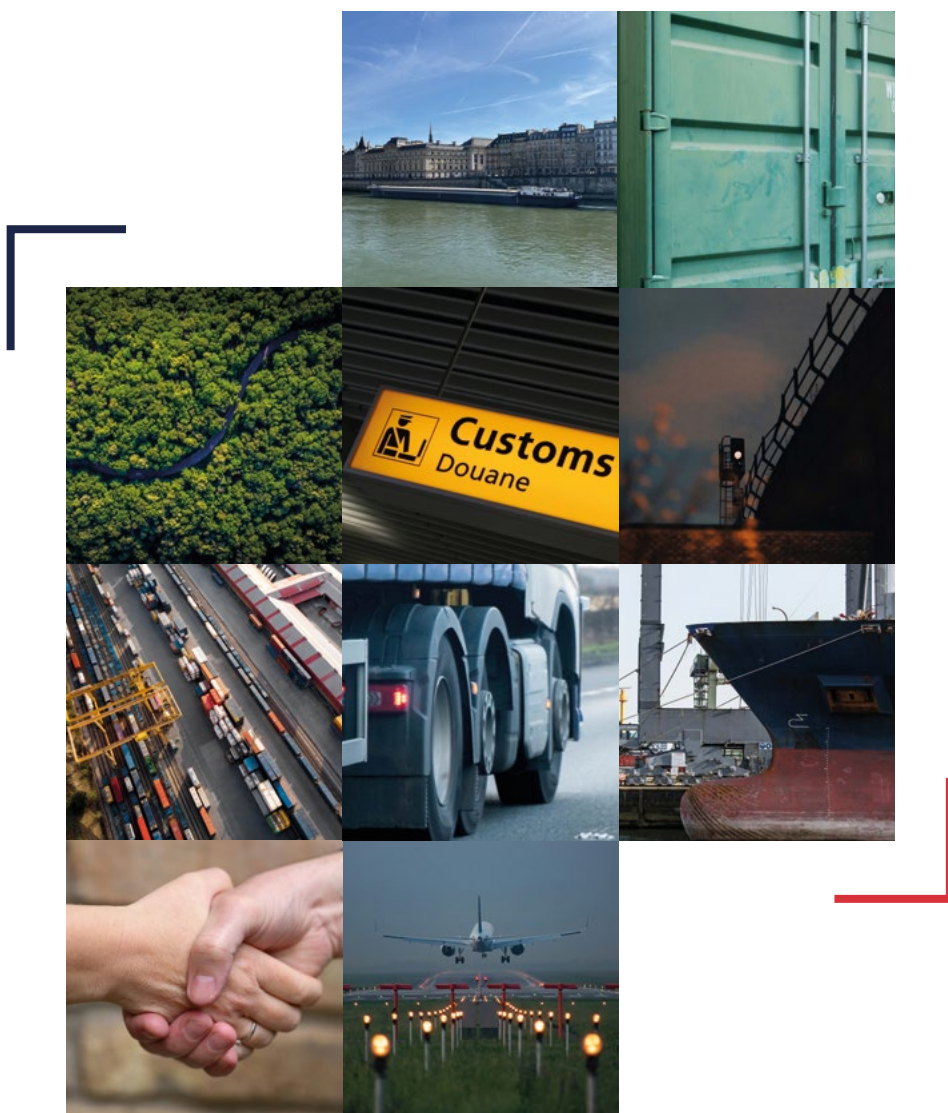


RAPPORT ANNUEL
2025





SOMMAIRE

En cliquant sur les titres vous serez directement dirigés vers la page concernée

p. 4 L'AUTF porte la voix des Chargeurs

p.6 Le Conseil d'administration et ses travaux

p.9 Pôle Continental – Transport terrestre & multimodal

p.9 Commission Route

p.11 Commission Route en Compte propre

p.12 Commission Ferroviaire

p.15 Commission Fluvial

p.16 Pôle International – Transport, Douane & commerce international

p.16 Commission Maritime

p.19 Commission Aérien

p.20 Commission Douane & commerce international

p.24 Décarbonation – Sensibiliser, informer & accompagner les Chargeurs

p.28 Projets - Publications – Outils

p.28 Conférence « Ambition France Transports »

p.30 Attractivité des hubs portuaires : l'AUTF réunit les grands ports maritimes au travers d'une déclaration d'ambition

p.32 Digitalisation de la logistique

p.33 Baromètres annuels de perception des Chargeurs

p.34 Événements et outils

L'AUTF PORTE LA VOIX DES CHARGEURS

Association professionnelle, **elle représente et accompagne les entreprises industrielles, agricoles et commerciales dans leur rôle de donneurs d'ordre en matière de transport.**

Couvrant tous les **secteurs d'activité et tous les modes de transport**, elle œuvre à l'amélioration de la performance économique et environnementale des chaînes logistiques et de transport, **au service de la compétitivité des entreprises, de leurs enjeux RSE et de l'attractivité du territoire.**

Dans un contexte de compétition internationale croissante, de déstabilisation géopolitique et d'urgence climatique, le transport de marchandises est un enjeu stratégique majeur pour les entreprises. Il est à la fois moteur de croissance économique et l'un des principaux défis en matière de réduction des émissions de CO₂.

Pour leur permettre de répondre à ces enjeux, l'AUTF porte la "Voix des Chargeurs" et accompagne ses adhérents.

D'autre part, elle **sensibilise** les Chargeurs aux **enjeux de décarbonation et de transition énergétique** et les **accompagne** dans la réflexion et le **pilotage de leurs plans d'actions.**



GOUVERNANCE DE L'AUTF

Le conseil d'administration, composé de représentants de 4 collèges : entreprises, organisations professionnelles, personnalités qualifiées, et présidents des commissions. Les membres sont élus pour 3 ans. Le Conseil d'Administration élit son président et son bureau.

Le bureau, composé du président, du secrétaire, du trésorier et de membres du Conseil d'Administration : il organise le travail des instances et prépare les dossiers soumis au conseil d'administration.

Les commissions modales élaborent les positions de l'AUTF dans leurs domaines respectifs et les proposent au Conseil d'Administration, par l'intermédiaire de leurs présidents. Par ailleurs, elles informent les adhérents.

Les groupes de travail sont transverses.

L'équipe de permanents salariés veille à l'animation et la vie de l'association.

PÔLE CONTINENTAL TRANSPORT TERRESTRE & MULTIMODAL



il regroupe les commissions Route – Fluvial – Ferroviaire – Route en Compte propre

PÔLE INTERNATIONAL TRANSPORT DOUANE & COMMERCE INTERNATIONAL



il regroupe les commissions Maritime – Aérien – Douane & commerce international

DEVELOPPEMENT DURABLE - TRANSITION ÉCOLOGIQUE



il propose des solutions en matière de logistique durable et de report modal.

L'AUTF AU SERVICE DES CHARGEURS

Elle valorise et défend les intérêts des Chargeurs

Grâce à son expertise et sa notoriété, elle s'est imposée comme l'interlocuteur privilégié et le **porte-parole historique des Chargeurs auprès des acteurs publics et privés, des instances nationales, européennes et internationales, ainsi que des médias.**



L'AUTF est par ailleurs membre de l'**European Shippers' Council** et membre fondateur de **France Logistique.**

Elle informe ses adhérents

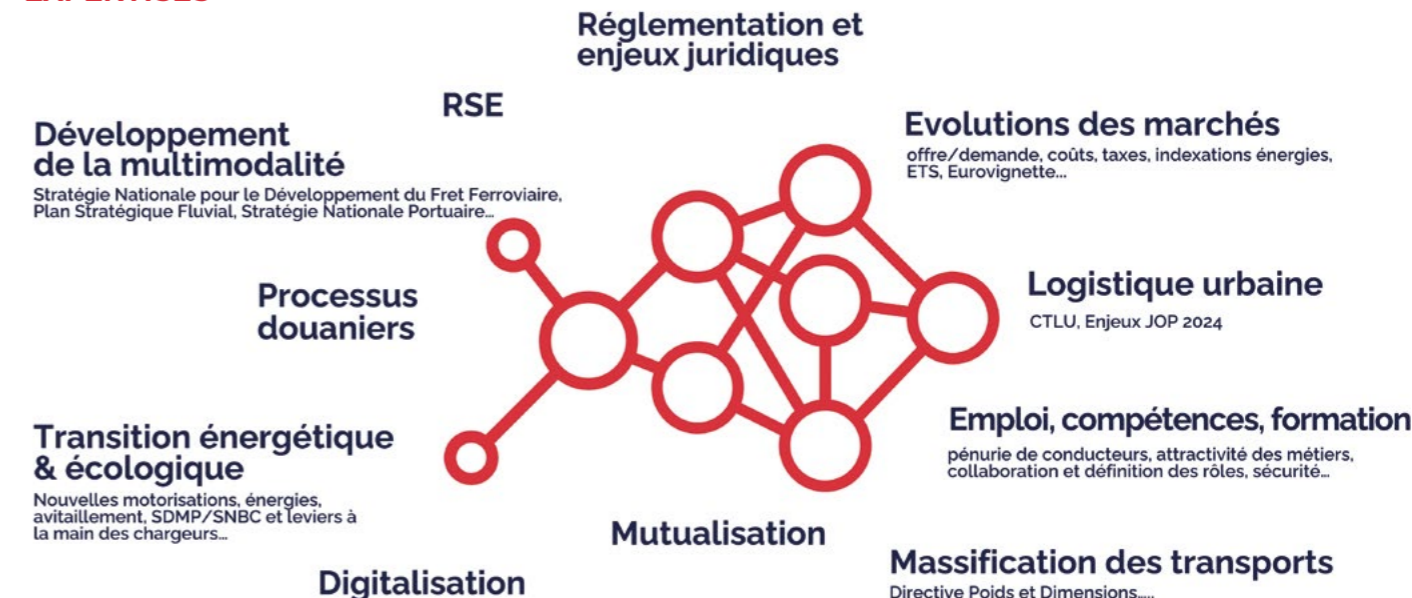
Au cœur d'un secteur en pleine mutation, l'AUTF assure une **veille continue sur les évolutions du transport et informe ses adhérents** des dernières actualités **économiques, technologiques, juridiques et réglementaires.** Elle leur apporte également un **éclairage approfondi sur l'ensemble des enjeux du transport** de marchandises, les aidant ainsi à **anticiper les tendances du marché.** À travers ses commissions et groupes de travail, elle favorise le **partage d'informations et les échanges entre adhérents.**

Face aux défis de la transition écologique et de la décarbonation : des services sur mesure

Une équipe accompagne les Chargeurs -adhérents de l'AUTF ou non- dans la réflexion et la mise en place de solutions de décarbonation adaptées à leurs organisations et enjeux. Aux côtés de l'ADEME, l'association porte des dispositifs dédiés aux Chargeurs : **FRET21**, qu'elle a cocréé au sein du programme **EVE**, et le dispositif **REMO** issu du programme **ReMoVe**.

représenter,
informer, partager,
fédérer, et accompagner les Chargeurs

EXPERTISES



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION ET SES TRAVAUX

Les travaux du Conseil d'Administration en 2025 ont couvert un spectre large, allant des grandes orientations stratégiques aux sujets de gouvernance interne.

Sur le plan stratégique, les membres du CA ont dessiné **la vision Chargeurs** à porter auprès des instances dans le cadre de grands dossiers comme la « Feuille de route Logistique et Transport neutre en carbone à horizon 2025-2026 ». En s'appuyant sur les expertises des membres du Bureau ainsi que des commissions, ils ont également dressé le contenu des **contributions de l'AUTF à trois chantiers** gouvernementaux majeurs : la Stratégie nationale Bas Carbone, la Programmation pluriannuelle de l'Énergie et la Stratégie de développement de la mobilité.

D'autre part, les administrateurs ont assuré un suivi plus particulier de la **Conférence «Ambition France Transports»**, dont l'AUTF était partie prenante, au travers de **l'Atelier 4** dédié au **financement du verdissement du transport de marchandises**. L'AUTF y a affirmé la **vision et la position des Chargeurs** en vue de définir l'avenir du **financement des mobilités et du verdissement du transport de marchandises**.

Dans l'ensemble de ces dossiers, l'AUTF et ses administrateurs se donnent pour objectif de contribuer à une réponse collective, de défendre un partage équitable de la valeur et de placer l'intermodalité au cœur des solutions.

L'implication de l'AUTF dans ces dossiers, et dans les travaux qui en découlent, confirme que les **Chargeurs sont de plus en plus reconnus comme des acteurs incontournables des débats** sur l'avenir des systèmes de transport et de logistique.

Les membres du Conseil d'administration ont par ailleurs partagé les démarches menées dans le domaine de la digitalisation de la logistique ([Cf. paragraphe dédié en page 32](#)).

En interne, les administrateurs ont affirmé et renforcé le dispositif de conformité au droit de la concurrence de l'association au travers d'une charte dédiée à ses adhérents, administrateurs et collaborateurs. Enfin, l'année a été marquée par des décisions importantes prises par le Conseil d'administration en matière de ressources humaines, dans une logique de consolidation de l'organisation : une nouvelle direction générale a ainsi été nommée.

Un conseil d'administration délocalisé

À l'invitation de **Renault Trucks**, adhérent de l'AUTF, le Conseil d'Administration du 25 septembre 2025 s'est tenu sur son **site de Bourg en Bresse**. Ce fut l'occasion d'un partage entre les administrateurs et membres du comité de direction de l'association et la direction générale du constructeur qui **a permis aux deux structures d'étoffer les liens qui constituent leur partenariat**. Cette journée fut l'occasion d'une visite de l'usine.

La DGITM à la rencontre des Administrateurs de l'AUTF

Le Conseil d'Administration qui s'est tenu le 4 décembre 2025 a eu l'honneur de recevoir monsieur **Rodolphe Gintz, Directeur Général des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM)** au Ministère des Transports.

Après en avoir présenté l'organisation, Rodolphe Gintz a évoqué les raisons d'être et les priorités de la DGITM. Les échanges ont ensuite porté sur des sujets clés tels que le **financement des infrastructures, les capillaires ferroviaires, la décarbonation, l'intermodalité ou encore le mix-énergétique pour le transport de marchandises**.

Avec pour objectif de mieux comprendre les enjeux des Chargeurs et de faire entendre la voix de la filière comme un enjeu stratégique pour l'économie et la souveraineté nationale, Rodolphe Gintz a clairement exprimé sa volonté de **développer la collaboration avec l'AUTF, et plus largement avec tous les acteurs de la filière Logistique**.



PÔLES CONTINENTAL ET INTERNATIONAL : LES COMMISSIONS

Le **Pôle Continental** couvre les **sujets de transport terrestre et multimodal**, réunissant les commissions Route, Route en compte propre, Ferroviaire et Fluvial.

Le **Pôle International** couvre, quant à lui, les **sujets de transport, douane et commerce international**, réunissant les commissions Maritime, Aérien, Douane et commerce international.

Ces commissions sont le terrain d'**échanges de bonnes pratiques**, de **retours d'expérience**, de **veille** -tant technique que réglementaire- de **suivi de la conjoncture**, de **partage d'idées et d'éclairages concrets** concernant les tendances et les sujets clés, de sondages, de webinaires ...

Les réunions se font tant en présentiel qu'à distance, s'adaptant à l'évolution des métiers et aux impératifs des adhérents.



PÔLE CONTINENTAL TRANSPORT TERRESTRE & MULTIMODAL

Commission Route

La commission Route a entretenu sa dynamique collective et sa capacité à fédérer une large diversité d'adhérents dans les secteurs industriels, agricoles et de distribution : **décryptage des évolutions du marché, veille réglementaire** ou liée à la **transition écologique**, et partage de retours d'expérience très concrets...

2025 a été marquée par un **suivi attentif de la conjoncture** du transport routier de marchandises. Les indicateurs ont fait apparaître **une stabilité relative des prix de transport, parfois orientés à la hausse, dans un contexte de volumes globalement en repli et d'une qualité de service jugée stable mais contrastée selon les secteurs.**

La fin d'année confirme **une tension accrue sur le marché** : hausse marquée des prix «spot» entre avril et septembre, baisse des capacités, recul du coût carburant mais augmentation des coûts liés aux conducteurs et aux charges générales, ainsi qu'une progression notable des défaillances d'entreprises de transport.

Les évolutions réglementaires et les politiques énergétiques ont constitué un autre axe majeur de travail. L'année a été marquée par **l'accélération du passage vers l'électrique**, notamment au travers des perspectives présentées lors du salon Solutrans et des analyses de filière : maturité accrue de l'offre, progrès d'autonomie, modèles économiques mieux établis, mais un niveau de transition encore faible au sein du parc roulant.

Dans le même temps, **la fiscalité énergétique a fait l'objet de nombreuses discussions**, notamment autour de l'ETS2 et de ses impacts attendus sur le gazole à l'horizon 2028, ainsi que des projets de hausse sur les biocarburants, finalement écartés mais nécessitant une vigilance continue.





La Commission a également suivi de près plusieurs **chantiers réglementaires structurants** avec, en toile de fond, la nécessité de **préserver la liberté contractuelle pour répondre au mieux à la diversité des besoins en transport routier** : travaux autour de la contribution climat dans le cadre du Projet de Loi de Finances 2026, conférence «Ambition France Transports», positions sur l'écotaxe et ses perspectives régionales, réflexions autour du rôle du conducteur au chargement/déchargement et avancées sur la révision de la directive européenne sur les poids et dimensions des camions, notamment au bénéfice potentiel des véhicules zéro émission.

Sur le plan opérationnel, l'année 2025 a vu **le lancement d'un groupe de travail dédié aux palettes**, visant à améliorer la gestion, à réduire la pénibilité et à fluidifier la collaboration entre acteurs. Des échanges ont par ailleurs permis d'aborder les enjeux liés à la **pénurie chronique de conducteurs**, au **développement de l'intermodal**, aux **limites des capacités ferroviaires** et à la nécessaire **amélioration de la traçabilité** dans les flux multimodaux.

Le **salon Solutrans** fut l'occasion pour les membres de la commissions Route présents sur place de se réunir. **Un parcours de visite** a en effet été proposé aux Chargeurs, guidés par le bureau de la commission, en vue d'échanger de manière pragmatique avec des prestataires de solutions identifiés autour des enjeux de digitalisation et de choix d'énergies.

Enfin, la dernière réunion de l'année a ouvert la préparation de 2026, avec le lancement du **renouvellement de la gouvernance de la Commission Route** et **l'identification des prochaines priorités** : suivi de la structure du marché du transport (concentration, défaillances), comparatifs TCO détaillés par énergie, veille sur les infrastructures de recharge et les immatriculations, poursuite des travaux palettes, et montée en puissance des sujets liés à la digitalisation (dont e-CMR).



Commission Route en compte propre

Alors qu'en 2024, commission Route et commission Route en compte propre fonctionnaient de paire, cette année, cette dernière a suivi une feuille de route focalisant exclusivement ses travaux sur des sujets spécifiques au transport en compte propre.

Ainsi, l'optimisation, le financement et la gestion des parcs de véhicules, l'énergie ou encore la réglementation ont été au cœur des travaux de la commission.

Cette année, les membres ont pu échanger avec IN Groupe au sujet des outils qui permettent de **gérer la qualification des conducteurs** (VerifPermis, HubProTransport) et les **cartes conducteurs**, notamment au travers du projet de « wallet ».

Ils ont bénéficié de **l'expertise de Maître Jacqueline Tropin**, avocate spécialisée en droit du transport autour des **enjeux de la réglementation du transport pour compte propre** : les implications de la propriété de véhicules et la notion de responsabilité (notamment employeur), les relations opérationnelles, la flotte dédiée ainsi que les **enjeux réglementaires de la mutualisation avec une société sœur ou avec un tiers**.

Les témoignages de Chargeurs membres de la commission (Axéreal, Elis), puis, plus tard dans l'année, l'intervention du loueur Fraikin, leur ont donné l'opportunité d'échanger sur les **enjeux de la gestion des parcs de véhicules en compte propre** et de partager leurs problématiques et expériences. Le **renouvellement des flottes, leur financement, la gestion administrative d'un parc, la localisation des camions, l'optimisation des flux, les contrats conducteurs, la location de véhicules, les énergies**, ont ainsi été au programme de ces échanges.

Les défis de la décarbonation demeurent au centre des préoccupations des Chargeurs en compte propre. Dans ce domaine, les membres de la commission ont pu bénéficier d'une **présentation de l'outil « Verdir ma flotte »** par un représentant de l'IFPEN - Institut Français du Pétrole Energies Nouvelles et échanger sur les **scenarii de trajectoires de décarbonation de flottes de véhicules**.

Tout au long de l'année, les membres de la commission ont, par ailleurs, travaillé sur des dossiers spécifiques comme le **poids total autorisé en charge, les véhicules utilitaires légers** et les enjeux de la **logistique urbaine**, notamment au travers d'expérimentations parisiennes ou encore sur le projet « VerifPermis ».

Enfin, les **sujets réglementaires** ont été partagés en inter-commission avec les membres de la commission Route : au travers d'interventions de Jean-Paul Meyronneinc, les Chargeurs ont bénéficié d'un **décryptage des « Conditions Générales de Vente » transporteurs** mais également d'éclairages sur des sujets clés comme **la résiliation de la relation commerciale avec un prestataire, la sous-traitance et l'action directe (dite « Loi Gayssot »)**, les **documents de transport, les temps de travail et temps de conduite...**



Commission Ferroviaire

Dans le domaine du transport ferroviaire, **la fiabilité, l'accessibilité et le maillage territorial du réseau ferroviaire, la qualité de service, la compétitivité et la viabilité économique des opérateurs** ainsi que **le positionnement clair de l'État** en soutien du ferroviaire et du **report modal** ont été au cœur des préoccupations des Chargeurs cette année.

Les Chargeurs ont ainsi pu partager leurs visions et leurs expériences autour de sujets comme les **impacts réglementaires**, par ricochet, sur les **coûts d'énergie notamment électrique**, du fait de l'**arrêt de l'ARENH** - Accès Régulé à l'Électricité Nucléaire Historique, et les impacts de l'entrée en vigueur du système des quotas carbone (**ETS2**) pour le transport routier.

Ils ont, par ailleurs, bénéficié de l'éclairage de **DB Cargo France**, opérateur de fret ferroviaire en Europe, sur **les impacts pour l'entreprise de l'enquête diligentée par la Commission Européenne**, les **perspectives des marchés français et européen**, et la **stratégie de DB Cargo** pour développer le fret ferroviaire en France.

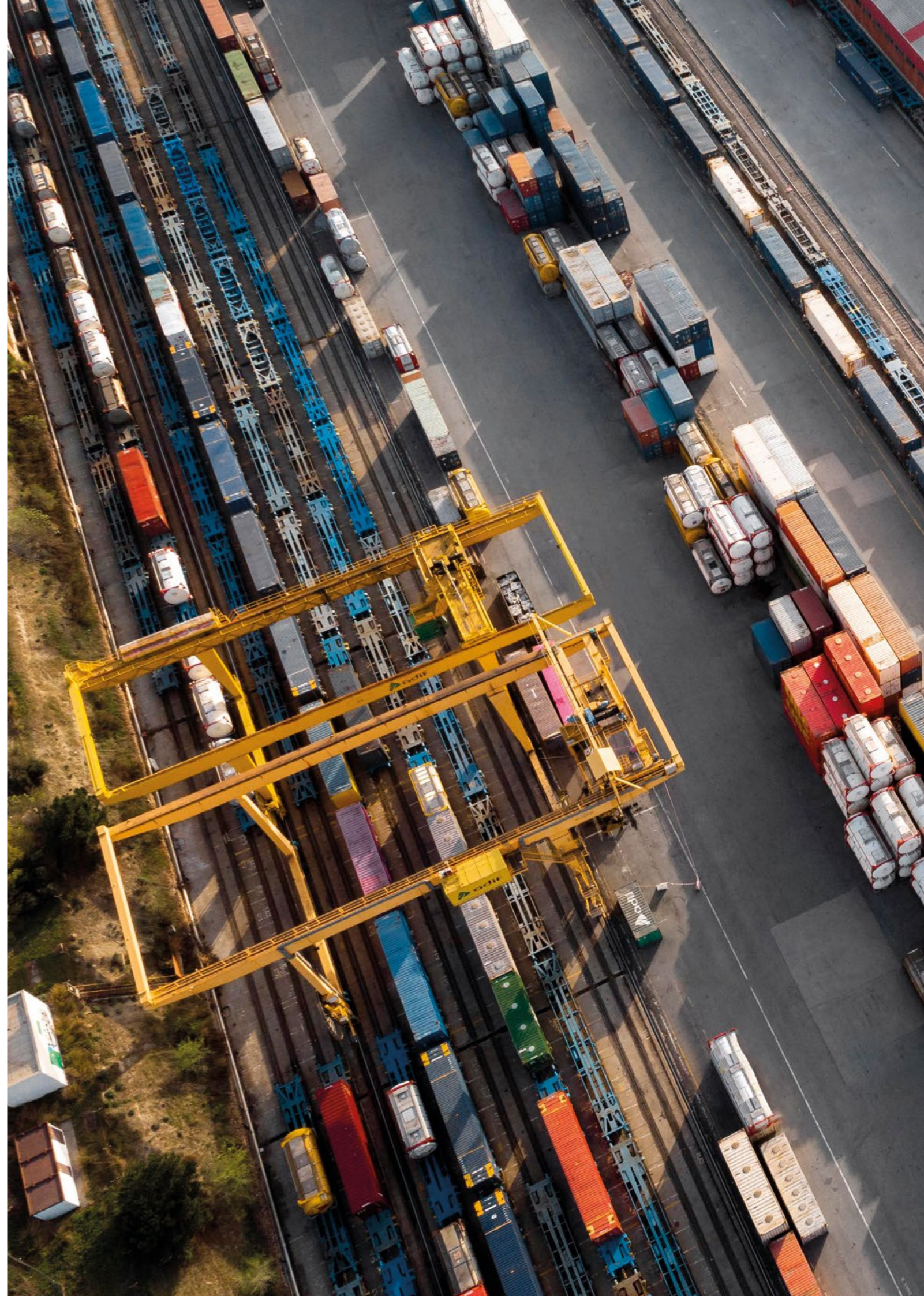
Alors que la situation ferroviaire allemande en 2025 amplifiait directement les difficultés des Chargeurs français - perturbations sur les flux internationaux traversant l'Allemagne (axe rhénan, corridor Nord-Sud), saturation du réseau et nombreux chantiers qui ont un impact concret, le cas allemand illustre les défis de fiabilité et de compétitivité du fret ferroviaire tant français qu'europpéen. Le bureau de la commission a ainsi proposé **une session d'échanges dédiée aux impacts de la situation ferroviaire allemande à ses membres**

Le **GNTC** - Groupement National du Transport Combiné - leur a apporté un éclairage sur la **situation du Transport combiné en France et en Europe**, les **perspectives de développement de plateformes multimodales** et les **outils à disposition pour accompagner les Chargeurs** (Guide du Transport combiné rail-route, aides et incitation au report modal...).

Ils ont également pu échanger avec **Forwardis** pour échanger autour des **enjeux de la gestion de wagons**, notamment sur des thèmes comme «concilier fiabilité, productivité et maintenance des parcs».

Les réflexions et travaux de la commission, au fur et à mesure de l'année, se sont portés sur les **cours de marchandises et les KPIs** - suites concrètes de l'étude Mensia menée l'année précédente, le développement et l'entretien d'une **relation constructive avec SNCF Réseau**, le maintien, l'entretien et le développement des **capillaires** et des **ITE** (Installations Terminales Embranchées), les **poids et dimensions des camions** dans le cadre de la **complémentarité des modes de transport**, l'élaboration d'un **tableau de bord AUTF des chiffres clés** du ferroviaire et bien sûr, sur la contribution de l'AUTF à la Conférence sur le financement des infrastructures «**Ambition France Transports**» (cf [paragraphe dédié p.28](#)).

2025 fut également l'occasion d'un **changement de présidence de la commission**. En effet, Yves Antoine, Directeur des achats logistiques pour Arkema a succédé à Jean-François Lagane, Responsable transport ferroviaire de Nestlé Waters à la fin du premier semestre.





Commission Fluvial

Dans le domaine du transport fluvial, ce sont les enjeux de **lisibilité et de stabilité des soutiens financiers au report modal, de disponibilité et de qualité d'une offre fluviale compétitive décarbonée, du déploiement d'infrastructures structurantes et d'adaptation au changement climatique** qui ont été au centre des préoccupations des Chargeurs en 2025.

La commission Fluvial de l'AUTF a ainsi organisé les **échanges entre les membres** autour de ces thématiques.

Les réunions ont ainsi permis aux Chargeurs de faire le point sur les **aides proposées** et notamment à propos de la nouvelle **fiche CEE d'aide au report modal fluvial** en bénéficiant de **l'éclairage du partenaire Économie d'Énergie** ; d'échanger au sujet des **référentiels de contrats-types** à utiliser en matière de transport fluviaux et combinés ; de bénéficier de l'éclairage de **Sogestran** autour d'un **partage de vision des enjeux de décarbonation et d'un retour d'expérience**.

Plus tard dans l'année, la commission a invité l'armateur maritime **CMA-CGM** à échanger avec ses membres au sujet des **investissements de ce dernier dans le domaine fluvial**.

Puis VNF – **Voies Navigables de France**, à venir présenter **l'étude Fluent** (FLUvial ENergie Transition) portée avec l'IFPEN - Institut Français du Pétrole Énergies Nouvelles. Complémentaire des **Engagements pour la Croissance Verte - ECV (feuille de route française pour le verdissement du secteur fluvial)**, l'étude **Fluent précise les recommandations énergétiques** (gaz, GNV, bio GNV, électricité, les carburants bio sourcés, hydrogène et méthanol) et le **type de propulsion à privilégier** (hybride, électrique, combustion) en vue de **répondre aux objectifs européens et nationaux en matière de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre**.

Enfin, c'est l'organisation E2F – **Entreprises Fluviales de France** qui a été invitée à présenter les propositions des transporteurs en vue du lancement de la **révision des contrats types fluviaux** aux membres de la commission.

Afin de représenter et de porter la voix des Chargeurs, la commission Fluvial a poursuivi la veille et contribué aux travaux en lien avec le **futur canal Seine - Nord Europe**, la **refonte du système d'aide à la pince**, les enjeux de la multimodalité en zone urbaine et plus largement de **logistique urbaine** (portés par le **CTLUD** - Comité Technique de Logistique), les **contraintes et aléas de navigation** (impacts des crues et sécheresses sur la fiabilité du transport, incidents liés aux infrastructures).

La Conférence sur le financement des infrastructures **«Ambition France Transports»** ([cf paragraphe dédié p.28](#)) a été l'occasion de rappeler l'attachement de l'AUTF à l'entretien et au développement d'infrastructures performantes comme un prérequis au renouveau du transport fluvial de fret, dans la continuité de sa **contribution à la Stratégie Nationale Fluviale en 2024**, avec notamment l'appel à finaliser sans délai les projets engagés et à lancer les études pour une liaison Saône-Oise-Escaut à grand gabarit

Elle y avait, par exemple, défendu l'idée d'une **meilleure intégration du fluvial dans les chaînes logistiques**, notamment en impliquant commissionnaires de transport et compagnies maritimes. Elle avait également **appelé à une ambition renouvelée pour les infrastructures fluviales**, vues non seulement comme un **outil d'aménagement du territoire et de gestion de l'eau**, mais également comme un **levier important de conversion des Chargeurs au report modal**.



PÔLE INTERNATIONAL TRANSPORT, DOUANE & COMMERCE INTERNATIONAL

Commission Maritime

Marché et alliances

La commission Maritime s'est attachée à suivre les **grands bouleversements qui ont eu lieu cette année : en effet, les grandes alliances ont connu des recompositions historiques :**

Maersk a mis fin à l'Alliance 2M, laissant MSC seule, pour créer la coopération Gemini avec Hapag Lloyd. Par ailleurs, THE Alliance s'est mue en Premier Alliance. Ocean Alliance a, quant à elle, joué la carte de la stabilité en prolongeant l'accord de ses quatre membres (CMA CGM – COSCO shipping – Evergreen – OOCL) pour cinq ans.

La **situation traduit la volonté des compagnies maritimes de placer fiabilité et qualité opérationnelle au cœur de leurs stratégies**, ce qui pourrait **intensifier la concurrence sur les grandes lignes Est-Ouest** dans un contexte de surcapacité.

Si ces différents remaniements peuvent être intéressants pour les Chargeurs, le nombre d'acteurs de ce marché demeure particulièrement restreint. Cette situation oligopolistique est par ailleurs susceptible d'impacter la compétitivité des ports français.

C'est pourquoi, le suivi de la commission Maritime s'avère vigilant, en vue de veiller au maintien d'un marché sain, concurrentiel et organisé vers la compétitivité.

Taux de fret

Ceux-ci ont été **plutôt stables** cette année, alors que la **capacité maritime a augmenté**.

L'année s'est illustrée par **la livraison de nombreux navires porte-conteneurs** issus de commandes passées pendant la période de covid. Par ailleurs, peu de navires ont fait l'objet de démantèlement, en raison du nécessaire contournement de la Mer Rouge qui impose des Lead Time (délais de traversée) plus importants.

Dans un contexte de bouleversements géopolitiques et de décarbonation du transport maritime, **les variations de taux de fret ont pu surprendre les Chargeurs et de nombreuses surcharges ont été imposées par les compagnies maritimes.**

La veille et le partage sur ces sujets entre Chargeurs de profils différents – Chargeurs dont les volumes importants leur permettent des liens directs avec les compagnies maritimes et des engagements à long terme, et plus petits chargeurs avec des volumes moins importants ou passant par l'intermédiaire de commissionnaires de transport ou transitaires- sont ainsi particulièrement intéressants.

La commission Maritime effectue des « **points marché** » qui permettent d'éclairer ses membres.

Réglementation

A l'échelon européen, les sujets **ETS maritime** (Emissions Trading Schemes) et **Fuel Eu** ont été au cœur de la veille, du décryptage et des échanges de la commission Maritime.

En mars, la Commission européenne a tiré **un premier bilan de l'application du système ETS au transport maritime**, en vigueur depuis 2024 pour réduire les émissions.

Si l'objectif est environnemental, le **rapport pointe des dérives** : certains armateurs contournent l'esprit du dispositif et répercutent son coût via des surcharges souvent bien supérieures à la réalité des coûts de l'ETS qu'ils supportent, alourdissant la facture des Chargeurs.

Il en résulte que ces derniers supportent excessivement la charge de l'ETS maritime.

Face à ces pratiques, l'AUTF a appelé à plus de transparence et demande que les transporteurs assument leurs obligations sans faire peser l'intégralité de la charge sur leurs clients.

A l'échelon international, ce sont les sujets concernant **l'Organisation Maritime Internationale (OMI)** qui ont fait le cœur de la veille et des échanges de la commission..

Interventions d'experts pour mieux accompagner les Chargeurs

Afin de nourrir la réflexion des Chargeurs adhérents et les accompagner dans leurs décisions, la commission Maritime a, par ailleurs, organisé **l'intervention de plusieurs experts** au fur et à mesure de l'année sur des thématiques de **digitalisation, de réglementation, de solutions opérationnelles ou de décarbonation**. La **DGAMPA** – Direction Générale des Affaires Maritimes, Pêche et Aquaculture- est notamment intervenue, présentant un **point de situation au sujet de la réglementation ETS et Fuel EU**.

Transport vélique

Le transport vélique s'avère être un axe de réflexion significatif en matière de décarbonation du transport de marchandises. C'est pourquoi l'AUTF, qui s'est impliquée dans le **pacte vélique**, a poursuivi ses échanges avec les acteurs dans ce domaine, représentant ainsi les Chargeurs.

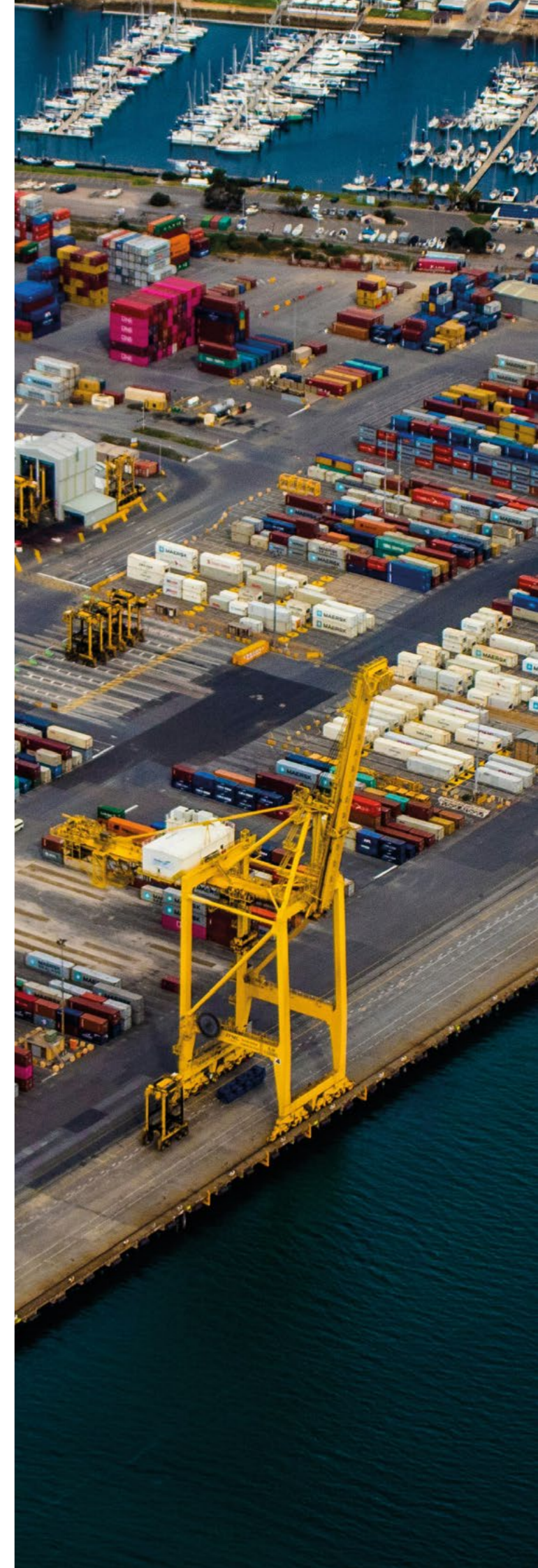
Elle a, par exemple, co-animé une soirée avec **Windship** à l'occasion de **Wind For Good**, le 18 juin, dont l'objectif était de présenter et discuter les derniers résultats **d'études et d'expérimentations réalisées dans le cadre du programme CEE ReMoVe et d'axer les discussions sur le cabotage**.

Dans ce domaine, l'AUTF se fait relais, auprès des membres de la commission Maritime, des évolutions du marché et de ses acteurs.

La succession de gouvernements et l'absence de budget ont malheureusement eu des conséquences lourdes sur la conduite des projets de transport vélique : le projet soutenu par l'AUTF au sein de la **SCLCMT - Shippers Coalition for Low Carbon Maritime Transport** - a ainsi souffert de financements déstabilisés qui l'ont amené à repartir de son début.

Si les freins se portent particulièrement sur la question du financement et des délais, les solutions de Shortsea vélique qui émergent présentent des coûts comparables aux coûts de transport routier, s'avérant ainsi intéressantes.

Convaincues que **le transport vélique tient une place dans l'équation de la décarbonation**, l'AUTF et la commission Maritime continuent de s'impliquer aux côtés des acteurs du transport vélique et de représenter les Chargeurs, d'autant que la France se révèle parmi les leaders dans ce domaine.





Commission Aérien

En 2025, le **fret aérien mondial a changé de dimension**. Malgré un climat géopolitique sous tension, la **demande a progressé de 3,4 %**, portée par la reprise **des échanges internationaux** et surtout par **l'essor continu du e-commerce**, véritable moteur du secteur. **Les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine** ont redessiné les routes logistiques mondiales, **redistribuant les flux**.

Face à cette dynamique, l'offre a suivi : le **retour massif des capacités en soute** des avions passagers a permis une hausse de 3,7 %, répondant à une demande centrée sur les marchandises à forte valeur ajoutée.

En France, le bilan a été plus contrasté. Le **Hub Paris Charles de Gaulle** a tiré son épingle du jeu en captant une partie des flux asiatiques vers l'Europe, consolidant **son rôle de hub stratégique**. Dans le même temps, **les prix du fret aérien ont bondi de 7,1 %**, stimulés par les secteurs du luxe, de la pharmacie et de l'aéronautique, à rebours du maritime.

Mais cette croissance se heurte à une **pression réglementaire accrue**. L'entrée en vigueur de ReFuelEU Aviation et l'obligation d'intégrer 2 % de carburants durables ont **alourdi les coûts**, tandis que **le débat politique sur la limitation du trafic aérien s'est intensifié** sous l'effet des objectifs climatiques européens.

La commission Aérien a porté ses attentions plus particulières sur ces sujets en effectuant des « points marché » réguliers avec Air Cargo Community. Ceux-ci permettent notamment aux adhérents de **mettre en perspective le marché français au regard du marché international**. Ils sont l'objet d'une analyse partagée et d'échanges d'expériences avec les membres de la commission.

Le sujet de la **décarbonation du fret aérien** a également fait l'objet d'échanges, au travers de

thématiques comme le **carburant**. Ainsi la commission Aérien a accueilli les éclairages d'interlocuteurs comme l'**UFIP EM** - Union Française des Industries Pétrolières - Énergies et Mobilités et **IATA** - Association du transport aérien international, notamment sur des thématiques comme le SAF.

La commission a, par ailleurs, consacré un **webinaire à la notion de « Chargeur Connu »** au travers d'un échange avec la DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile - qui a amené les Chargeurs à partager leurs difficultés.

L'éclairage de la DGAC leur a été précieux, permettant aux Chargeurs de **bénéficier d'informations concernant les critères et référentiels en vue de faciliter leurs démarches ainsi que les flux** (notamment en matière de réglementation). Le principal bénéfice de ce partage fut, pour les Chargeurs, la possibilité de mettre en place des « **certifications chapeau** » posées par entité et ajustables par site d'activité.

Les échanges avec la DGAC et le fruit de ces travaux témoignent de l'intérêt pour l'AUTF de travailler de manière concertée avec les parties prenantes.

C'est également dans cette dynamique que la commission s'implique dans un **groupe de travail mené par Cargo IQ à Genève, qui travaille sur les process Cargo**.

Ce groupe réunit des compagnie aériennes ainsi que des commissionnaires de transport. Par le biais d'**European Shippers' Council**, l'AUTF est ainsi invitée à travailler conjointement sur **les process relatifs à la marchandise**, ainsi que sur **les données et les indicateurs de suivi**. Ces travaux font l'objet d'échanges avec les Chargeurs membres de la commission.

Les sujets de **veille autour de la digitalisation** sont également développés au fil de l'année.



Commission Douane & Commerce international

En 2025, le commerce extérieur français est entré dans une ère de rupture, façonnée par les tensions géopolitiques et un durcissement généralisé des règles. L'amélioration du solde commercial masque une réalité plus fragile, portée par des facteurs conjoncturels comme l'énergie ou l'aéronautique. Les services et le tourisme amortissent le choc, mais le ralentissement des activités en Chine souligne des fragilités persistantes.

Aux États-Unis, le retour du protectionnisme a frappé durement les exportations européennes, révélant une dépendance stratégique désormais coûteuse. Les entreprises sont contraintes de se réinventer et de diversifier leurs marchés.

En Europe, la norme est ainsi devenue un levier de puissance, avec une douane entièrement numérisée et des exigences accrues en matière de données et de conformité. Cette mutation intensifie les risques techniques et fiscaux pour les entreprises.

Parallèlement, les sanctions renforcées contre la Russie ont étendu les obligations de vigilance à toute la chaîne de valeur, faisant de la conformité un enjeu global et transversal.

Dans ce contexte contraint, une évidence s'est imposée : seules les entreprises capables d'anticiper, de maîtriser leurs données et d'intégrer ces nouvelles exigences transformeront cette instabilité en avantage compétitif.

1^{er} séminaire de la commission Douane.

Organisé et animé par le bureau de la commission, le séminaire a réuni une vingtaine de Chargeurs adhérents, au siège de l'AUTF, pour **une journée d'échanges et de rencontres entre pairs**. Des tables rondes ont ainsi permis aux participants de débattre avec des intervenants extérieurs mais également de partager leurs expériences.

Nouvelles technologies et digitalisation, évolution des sanctions douanières et mise en perspective de la fonction Douane ont été au cœur des discussions.

Dans un premier temps, les échanges ont amené les participants à **mieux comprendre la multiplicité et la diversité des organisations d'un département Douane** (juridique, finance, opérations, logistique)

Le deuxième temps du séminaire a amené les participants à **mieux cerner les complexités de la digitalisation et des nouvelles technologies, les impacts et à déterminer leurs attentes pour porter les enjeux d'une solution en interne** : cartographie des systèmes existants ; schématisation de la digitalisation des opérations douanières ; panorama des systèmes connectés tenant compte des attentes douanières (valeur, origine, espèce) ont nourri les échanges.

Le dernier temps de ce séminaire fut dédié à **l'évolution du métier au regard du contexte géopolitique, réglementaire et économique**, et à une **mise en perspective de la fonction** dans ce contexte.

Fort de son succès, le séminaire sera reconduit en 2026.

Digitalisation - Delta Import et Delta export

En matière de digitalisation des systèmes, 2025 a été riche pour la fonction Douane. **L'année a en effet connu l'arrivée de Delta Export à peine Delta Import finalisé**. Une gageure pour les Chargeurs qui, contraints par des délais très courts, ont dû se mettre en conformité au travers de la mise en place du système Delta IE.

Dans la continuité des travaux et échanges avec la **DGDDI** - Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects, la commission a effectué un **suivi des évolutions du système digital** en vue d'informer régulièrement ses membres. Les réunions de la commission ont été le terrain de nombreux échanges entre membres.

C'est au travers de **réunions inter-organisationnelles avec la DGDDI** que l'AUTF a ainsi pu porter la voix des Chargeurs et faire remonter leurs inquiétudes, mais également entretenir la relation constructive qu'elle tisse avec les services de l'Etat.



Réunions de la commission et interventions d'experts

Un **atelier juridique** a été organisé en présentiel dont l'objectif était de travailler autour de la **production d'une première Fiche technique juridique dédiée à « ma relation avec mon RDE »** (Représentant en Douane Enregistré)

Par ailleurs, les réunions de commissions sont l'occasion de faire intervenir des experts et d'échanger avec des professionnels sur des thématiques clés.

Ainsi, au cours de l'année, les membres de la commission ont ainsi pu échanger au sujet du **Trust and Check vs opérateur économique agréé (OEA)** avec Michel Baron, chef du bureau COMINT1 – DGDDI ; de **la réforme douanière, du nouveau code des douanes et de la position des RDE** avec le délégué aux affaires douanières de TLF Overseas ; des **accords modernisés d'origine (Pan Européens)** avec Romuald Hori Responsable Douane chez NTN Europe ou encore de la **rédaction d'un mandat de représentation en douane (RDE)**, avec Maître Thérèse-Anne AMY, avocate.

Les membres de la commission ont également travaillé au **soutien de la candidature de la ville de Lille pour localisation de l'Autorité douanière européenne**, ainsi qu'à la formulation de la **feuille de route de 2026**.

Un webinaire dédié aux « Droits de douane et conséquences dans les relations internationales pour la marchandises »

Le dernier trimestre a été particulièrement marqué par l'actualité des sanctions américaines qui ont été au cœur des préoccupations des membres de la commission.

Avec pour objectif d'accompagner les Chargeurs, un webinaire a ainsi été **organisé avec la DGDDI en la personne de Mme Valérie Brochet** - Adjointe au chef du bureau Politique tarifaire et commerciale (COMINT3), Cheffe de la section Politique commerciale (Origine, Instruments de politique commerciale, Propriété intellectuelle et contrefaçons).



Changement de Présidence de la commission en septembre

Alors qu'elle s'investit dans l'association depuis plus de deux ans, **Alicia Boissière, Responsable Douanes du groupe EDF**, a choisi d'endosser le rôle de présidente de la commission Douane & Commerce international à l'automne 2025, succédant ainsi à Clément Bascoul.

Aux côtés de son bureau, celle-ci se fixe pour ambition de faire dialoguer les mondes des Chargeurs, administrations, logisticiens et représentants en douane enregistré (RDE) et d'œuvrer pour que *«ceux-ci communiquent réellement entre eux»* avec pour objectif une douane plus lisible, fluide et sécurisée.

Sondage de perception des relations avec la douane

Les aléas géopolitiques, la réglementation et les sanctions internationales, la digitalisation des systèmes, les interactions avec les autres services etc. ont considérablement fait évoluer la fonction Douane et ses enjeux.

L'AUTF a pris l'initiative de **sonder les membres** de la commission Douane et Commerce international **avec pour objectif de porter leur voix auprès de la DGDDI** – Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects – afin de **sensibiliser les services de l'État aux enjeux de compétitivité, de balance commerciale et de souveraineté que ces évolutions impactent**.

L'AUTF dans le monde de la douane et du commerce international

Au travers de l'intervention des membres du bureau de sa commission, l'AUTF participe aux événements et tables rondes dédiés aux **enjeux douaniers et de commerce international**, organisés par l'ODASCE (Office de Développement par l'Automatisation et la Simplification du Commerce Extérieur), Classe Export (Symposiums douane), ou encore au Salon International du Transport et de la Logistique (SITL).



DÉCARBONATION

SENSIBILISER, INFORMER & ACCOMPAGNER LES CHARGEURS

Pour permettre aux Chargeurs de relever les défis climatiques et de la transition énergétique, l'AUTF et l'équipe AUTF Services les sensibilisent, les informent et les accompagnent dans la réflexion et le pilotage de leurs plans d'actions.

Pour ce faire, elle s'appuie sur des dispositifs dédiés aux Chargeurs et leur propose des solutions et outils concrets qui facilitent leur prise de décision, le financement et la mise en œuvre de leurs actions de décarbonation : FRET21, REMO, Appel d'Air, Économie d'Énergie, Fresque du fret...

Programme EVE – Dispositif FRET21

L'année 2025 a été marquée par l'échéance du programme EVE dont l'AUTF était partie prenante avec le dispositif FRET21, qu'elle avait construit avec l'ADEME, en 2015.

Son objectif : aider les Chargeurs à réduire l'impact carbone de leurs transports en leur donnant les outils qui vont leur permettre de valoriser la performance environnementale de leurs actions d'optimisation logistique et de se fixer un objectif de réduction à atteindre sur 3 ans.

Le dispositif FRET21 a été complété par un label qui permet aux entreprises de valoriser leur haut niveau de performance environnementale.

Au travers de ce dispositif, ce sont 1396 entreprises qui ont été sensibilisées aux enjeux climatiques du transport, 608 entreprises Chargeurs qui se sont engagées dans la charte FRET21 depuis le lancement du programme EVE, et 35 qui ont été labellisées.

Grâce à leur mobilisation, elles ont permis une réduction de 6.790.00 tonnes d'émissions de GES (une moyenne de 11 % de réduction des GES par engagement).

Un événement organisé par l'ADEME et dans lequel AUTF et AUTF Services se sont impliquées, a réuni plus de 500 acteurs pour célébrer la fin du programme.

Si les objectifs fixés par les parties prenantes ont été largement dépassés, les enjeux de décarbonation du transport de marchandises en France demeurent et imposent une suite légitime à ce programme.

Programme ReMoVe – Dispositif REMO

Le programme ReMoVe, porté par l'ADEME en partenariat avec l'ensemble des parties prenantes du secteur, vise à favoriser le développement du report modal vers les modes massifiés (transport fluvial et ferroviaire) et à améliorer la performance énergétique de ces modes de transport.

Dans le cadre de ce programme, AUTF Services a poursuivi des missions d'information et de sensibilisation des Chargeurs au report modal au travers du dispositif REMO.

Pour mener à bien ces missions auprès des Chargeurs, AUTF Services a proposé des webinaires d'information ainsi que des ateliers tournés autour du partage de retours d'expérience.

313 entreprises ont ainsi été sensibilisées à fin 2025.

Par ailleurs, l'équipe s'est impliquée dans la promotion des opérations « Savoir le fer » et « Riverlearning », avec pour objectif d'informer les Chargeurs sur le report modal et ainsi de faciliter la conversion.

Alors que le programme ReMoVe s'achèvera à la fin de l'année 2027, AUTF Services poursuit ses actions d'information et de sensibilisation.

AUTF – ADEME : une collaboration stratégique

Depuis plus de quinze ans, l'ADEME et l'AUTF entretiennent un partenariat solide et structurant, régulièrement renforcé au fil du temps. En 2025, les organisations ont donc travaillé ensemble sur les suites du programme EVE et ont mis en perspective les contours d'une convention destinée à couvrir l'année 2026.

Programme Appel d'air

Partenaire d'AI Cargo Foundation, l'AUTF s'est appuyée sur le programme Appel d'Air et sa plateforme d'aide au report modal pour le développement du fret ferroviaire et fluvial, Cumulus, pour accompagner les Chargeurs dans le pilotage de leurs projets de report modal.

Le programme s'est achevé à la fin de l'année 2025 fort de 193 entreprises sensibilisées par l'équipe AUTF Services.

Dispositifs CEE – Accompagnement au financement de projets

Avec pour objectif de permettre aux Chargeurs d'identifier les actions éligibles au dispositif CEE (Certificats Économies d'Énergie) et de constituer leurs dossiers de demande d'aides, l'AUTF s'est appuyée sur son partenaire Économie d'Énergie. Ensemble, les deux organisations ont proposé un programme d'information, de pédagogie et d'accompagnement personnalisé pour les Chargeurs, leur permettant de financer leurs actions de décarbonation grâce aux CEE.

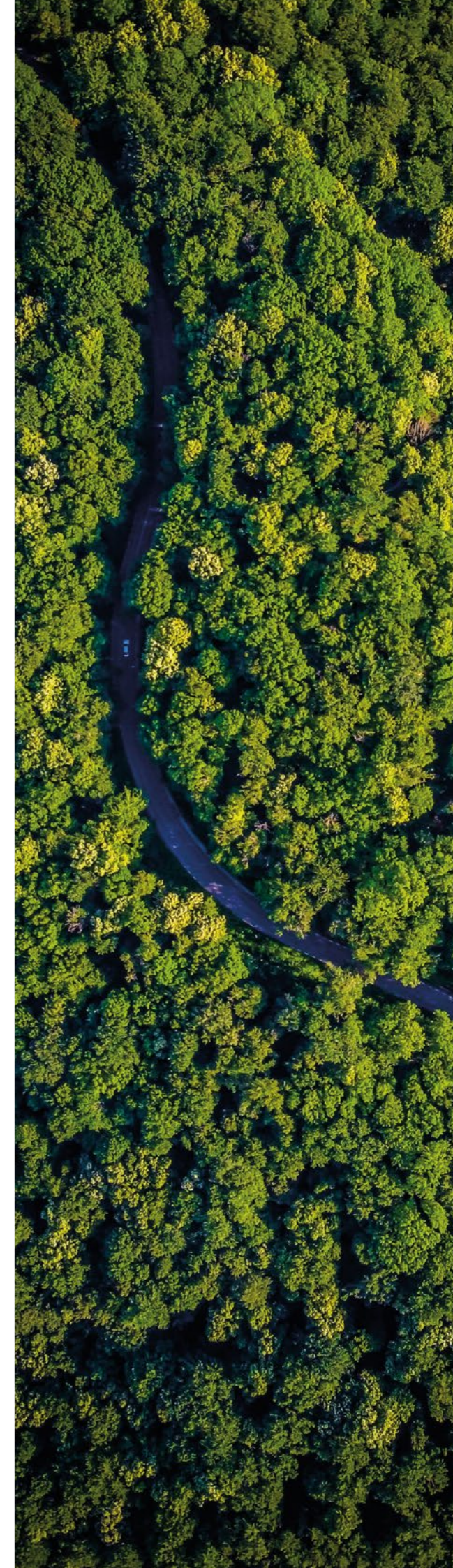
Fresque du Fret

Dans l'objectif de proposer des outils qui permettent aux Chargeurs de poser une réflexion pragmatique et concrète sur leurs projets de décarbonation, l'AUTF a tissé un partenariat avec OVRSEA autour de l'outil collaboratif de sensibilisation et d'aide à la décision « la fresque du fret ».

Il s'agit d'un atelier collaboratif et fédérateur d'une durée d'environ 3 heures qui permet de comprendre les enjeux environnementaux du transport, les synergies internes en entreprise mais également d'engager les échanges entre pairs, notamment autour de solutions pragmatiques.

Les Chargeurs participants dressent une feuille de route et identifient des actions claires en vue de décarboner le transport de leurs marchandises.

L'AUTF a formé l'un de ses collaborateurs à la conduite de cet atelier afin de proposer directement cette offre et d'accompagner les Chargeurs.





Ateliers de sensibilisation aux enjeux de décarbonation

Cette année, l'équipe a organisé une session de 3 ateliers, dédiés aux Chargeurs, dont l'objectif était de **mieux comprendre les enjeux de la décarbonation**, d'**échanger avec des experts** et de **partager avec leurs pairs** afin de **découvrir des solutions adaptées** à leurs problématiques.

Ces ateliers ont été menés en partenariat avec la «Fresque du fret», le GNTC – Groupement National du Transport Combiné, et Économie d'Énergie. Ils ont réuni une quinzaine de Chargeurs qui ont pu échanger entre pairs, autour de bonnes pratiques et de retours d'expérience.

Webinaires

Au cours de l'année, l'équipe a proposé des webinaires d'information dédiés aux Chargeurs : leviers de décarbonation des transports, partage des bonnes pratiques et de retours d'expérience d'entreprises engagées dans la décarbonation de leurs transports ont été au programme.

4 d'entre eux ont été dédiés au Report Modal et à la présentation du dispositif REMO, dans le cadre du programme ReMoVe, proposant des **focus sur le transport ferroviaire et sur le transport fluvial**. Ils ont permis aux participants de bénéficier d'un éclairage concret et de retours d'expérience de Chargeurs sur la mise en œuvre d'actions de report modal

Des entreprises comme **Eckes Granini, l'Agence du Don en Nature, Lafarge Granulats ou Bouygues Batiment Nord-Est** ont ainsi **présenté leurs démarches et échangé avec de nombreux Chargeurs**, adhérents ou non de l'association.

2 webinaires ont été, quant à eux, dédiés à la thématique de la transition énergétique. Alors que les choix énergétiques s'avèrent stratégiques dans la décarbonation du transport, l'AUTF a proposé aux Chargeurs de bénéficier de l'éclairage d'acteurs clés du domaine comme Oleo 100, GRDF, Enerjump, Hyliko et Altens autour de la thématique « **En dehors de l'électrique, où en est-on ?** » ou comme PTV Logistics, Renault Trucks et Économie d'Énergie, autour de la thématique « **Energies alternatives au diesel : tout savoir sur le véhicule électrique** ».

Ces webinaires ont réuni près de **180 Chargeurs** de tous types d'activités.

Interventions et représentation en vue de promouvoir l'offre de l'AUTF

Afin de représenter l'association et de promouvoir l'offre d'accompagnement qu'elle propose en matière de décarbonation, des représentants de l'AUTF ont participé au SITL à Paris, salons Top Transport à Saint Malo et Marseille, Solutrans à Lyon, Agrivrac à Bordeaux ou encore Riverdating à Lyon.

L'équipe est également intervenue à l'occasion de conférences, tables rondes et webinaires organisés autour des thématiques liées aux défis et enjeux de la décarbonation du transport de marchandises.

Ces interventions ont eu lieu auprès des audiences d'organisations et de fédérations telles que Federrec - **Fédération des entreprises du recyclage, du réemploi et de l'économie circulaire** ; Polyvia - **Syndicat National des industriels de la plasturgie et des composites** ; ILEC - **Institut de liaisons des entreprises de consommation** mais aussi à l'occasion d'événements comme **Futuropalettes** - le congrès de la palette ; l'événement annuel **AI Cargo foundation** ; les réunions du **Réseau Alliances** – réseau d'acteurs économiques engagés pour une économie responsable ; le **Réseau PASCA** - Pôle d'expertises et réseau professionnel dédié aux acteurs de la Supply Chain en Pays de la Loire ; « Le Hackaton » de l'**AETL** - Association des Acteurs, Élèves et Étudiants des Transports et de la Logistique - à Marseille ; **Norlink Day** ; « La journée du Transport combiné » du GNTC - **Groupement National du Transport Combiné** ; « La conférence de la logistique en Nouvelle Aquitaine » organisées par l'**Observatoire Régional des Transports**.

C'est également tout naturellement que l'AUTF s'est impliquée aux côtés d'organisations clés du domaine comme **le GNTC, l'AFRA, VNF, Objectif OFP**, en partageant interventions et prises de parole.

Partenariats

L'AUTF veille à tisser et développer des partenariats avec des structures et acteurs professionnels de référence en vue d'**accompagner les Chargeurs dans la réflexion et la mise en place de solutions adaptées à leurs organisations et enjeux**. Ainsi, plus de **25 partenaires** se sont impliqués cette année, aux côtés de l'AUTF et d'AUTF Services, autour des **thématiques des énergies, de la digitalisation, du recrutement de talents, du financement de projets, des infrastructures de demain, de la transition écologique, du report modal** avec pour objectif principal la décarbonation du transport de marchandises.

Parmi eux, l'AUTF a cette année, renforcé ses liens avec :

- **GRDF** notamment au travers de Webinaires et de la «Journée d'essais Poids Lourds Bio GNV sur Circuit» ou encore de la journée d'échange « Décarbonation du transport par le gaz vert ».
- **AFTRAL** au travers de la promotion des enjeux de taxe d'apprentissage et de formation fléchés vers l'offre de l'AFTRAL, l'AUTF sensibilise et engage les Chargeurs dans la mise en perspective stratégique de leurs enjeux de recrutement,
- Hyliko, Molgas, Oleo 100, Enerjump dans le domaine des énergies,
- Fleetenergies, Dashdoc, B2P, IN Groupe, PTV Logistics, Conex, Everysens, Upply dans le domaine de la digitalisation, de l'accès à la donnée et des outils d'aide à l'optimisation,
- Renault Trucks en matière d'offre de flottes de véhicules,
- RX et Top Transport, dont les salons sont des supports incontournables pour la visibilité et l'influence de l'AUTF,
- Cyclocargologie et HYmpulsion en matière de logistique urbaine et de mobilité douce.

À leurs côtés, l'AUTF a partagé des **actions de sensibilisation, d'information et d'échanges avec les Chargeurs adhérents ou non de l'association**.





Conférence « Ambition France Transports »

Le 5 mai 2025, le Gouvernement lançait « Ambition France Transports » **la Conférence de financement des mobilités**, réunissant l'ensemble des acteurs du transport, sous la présidence de Dominique Bussereau, ancien ministre en charge des Transports, afin de définir l'avenir du financement des mobilités.

Partie prenante des travaux, l'AUTF, représentée par Lionel Le Maire, Directeur des Transports chez InVivo et membre du Conseil d'Administration, a porté la voix des Chargeurs au sein de **l'Atelier 4** dédié au **report modal et au transport de marchandises** (décarbonation des transports et financement des infrastructures)

Au travers de ses interventions et dans son [cahier d'acteur](#), **l'AUTF a présenté et défendu ses priorités et recommandations** concernant les infrastructures françaises, avec pour ligne de conduite la décarbonation, la compétitivité économique et le respect des règles de concurrence entre les acteurs.

L'AUTF a souligné l'importance, pour les Chargeurs, d'une vision claire et à long terme en matière de politiques publiques, de l'utilisation optimale des leviers fiscaux et financiers déjà existants, d'une politique foncière adaptée aux besoins logistiques, de la complémentarité des modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial) et de la fiabilité et de la performance des infrastructures, préconisant ainsi une approche systémique et multimodale.

L'AUTF a porté 3 messages clés

• 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.

• 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.

• 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, dans le cadre d'une stratégie de long terme.

Dans le domaine ferroviaire, la priorité porte sur le maintien d'infrastructures performantes, notamment par la **régénération des capillaires** mais aussi sur **l'amélioration du fret longue distance**.

Par ailleurs, l'AUTF appelle à affecter les fonds publics, en **priorité sur des projets à forte probabilité de concrétisation et à forts enjeux socio-économiques**.

Dans le domaine fluvial, l'AUTF pose **l'investissement comme levier de création de la demande**. Elle appelle alors à **la finalisation des projets CSNE, Bray-Nogent et Mageo** ainsi qu'au lancement des études pour **une liaison Saône-Oise-Escaut à grand gabarit**.

En matière d'énergie, elle souligne la nécessité de **déployer les infrastructures d'une mobilité décarbonée**, posant la visibilité et la stabilité des prix ainsi que le partage équilibré des risques comme des conditions clés d'investissement pour les acteurs.

Craignant les conséquences de mesures qui impacteraient, in fine, les Français, l'AUTF a également proposé de **mobiliser les outils existants** (TICPE et ETS2) pour financer la décarbonation du transport ; **veiller à la juste répartition des coûts de la transition entre tous les acteurs** de la chaîne **en préservant la liberté contractuelle**. Elle a, par ailleurs, conditionné strictement le projet d'une écotaxe sur le réseau non concédé.

Enfin, l'AUTF a soutenu la mise en place d'un accompagnement adapté des investissements des Chargeurs et d'un système de certificats « book and claim » (fondé sur un système unifié de certificats carbone) **en vue de faciliter le verdissement des flottes**.

L'AUTF a ainsi appelé 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**.

Le séminaire de « convergence » de l'ensemble des ateliers s'est tenu le 3 juillet, permettant une présentation des travaux qui a donné lieu à une synthèse. Il est à noter que les conclusions de ce séminaire ont souligné le manque de précision des chiffres sur lesquels se sont basés les diagnostics et recommandations des ateliers, sans base budgétaire.

Cette conférence aura permis de **réunir l'ensemble des acteurs**, de **traiter d'une réelle multiplicité de sujets**, d'engendrer des **échanges riches et constructifs** pour l'AUTF, notamment avec les représentants des transporteurs, mais également **de consolider la posture de référence que son expertise confère à l'AUTF**.

Parce qu'il ne peut y avoir de croissance durable sans infrastructures performantes, cette conférence aura **affirmé le rôle de la logistique, du transport et de la supply chain dans les enjeux économiques du pays**, pointant du doigt la **nécessité d'une stratégie d'investissement de long terme** ainsi que celle **d'une culture du sujet à développer** auprès des représentants politiques et des décideurs institutionnels.

Le projet de Loi-Cadre qui a découlé de ces travaux à la fin de l'année 2025 fera, lui aussi, l'objet de nombreux échanges stratégiques, tant en interne qu'en externe, de la part de l'AUTF en 2026.

Depuis septembre 2025, l'AUTF a participé au **groupe de travail créé à l'initiative de Gérard Leseul, Député de la Seine Maritime, et de Corinne Blanquart de l'Université Gustave Eiffel**, pour **poursuivre les travaux de l'Atelier 4** de la Conférence « Ambition France Transports ». Ses participants ont été positionnés comme **interlocuteurs clés du Ministère des Transports** dans le processus d'**élaboration de la Loi-Cadre** dont le principe a été annoncé en décembre 2025.





Attractivité des hubs portuaires : l'AUTF réunit les grands ports maritimes au travers d'une déclaration d'ambition

Dans le contexte géopolitique actuel, les **hubs portuaires occupent un rôle stratégique face aux enjeux industriels, économiques, logistiques, d'emploi et de décarbonation** auxquels la France et ses entreprises font face.

C'est dans **l'objectif de travailler à l'optimisation de l'attractivité des hubs portuaires français**, en vue de développer la compétitivité de l'économie nationale, que l'AUTF a choisi de réunir les représentants des 3 grands ports français.

Au travers d'une **déclaration d'ambition signée le 19 juin 2025**, les représentants de Dunkerque Port, Haropa Port, du Port de Marseille Fos et de l'AUTF ont ainsi choisi de s'engager pour renforcer leurs relations en menant une réflexion commune autour des axes suivants :

- o **La performance économique du passage portuaire** avec l'ambition d'identifier et de mesurer les facteurs influençant la qualité et le coût du passage portuaire afin de les améliorer
- o **Le développement de corridors logistiques verts** pour valoriser la performance économique des grandes dessertes portuaires dans leurs zones d'influence respectives et en faire un levier de compétitivité ;
- o **L'intégration des systèmes digitaux** afin de favoriser le partage de données entre opérateurs logistiques et améliorer la performance globale des chaînes d'approvisionnement (rapidité, sécurité, optimisation des espaces de données partagés).

La performance des ports : un enjeu de compétitivité pour les Chargeurs et de souveraineté économique pour la France

Alors que **l'AUTF demeure le seul acteur légitime pour porter et défendre les sujets de multimodalité** au nom des Chargeurs de tous les secteurs, ce projet lui permet de démontrer l'importance des hubs logistiques dans les enjeux de transport de marchandises, auprès des pouvoirs publics.

L'objectif est de **faire de la marchandise un levier dans les enjeux portuaires et nationaux** en vue d'assurer la compétitivité et la souveraineté économiques françaises.

Un projet fédérateur

Depuis le 3ème semestre 2025, **chaque port, aux côtés de l'AUTF, assure la coanimation d'un axe thématique**, en lien avec ses expertises :

Dunkerque Port pilote la coordination du chantier « Performance économique du passage portuaire », le Port de Marseille Fos pilote la coordination du chantier « Développement de corridors logistiques verts » et Haropa Port celle du chantier « Intégration des systèmes digitaux ».

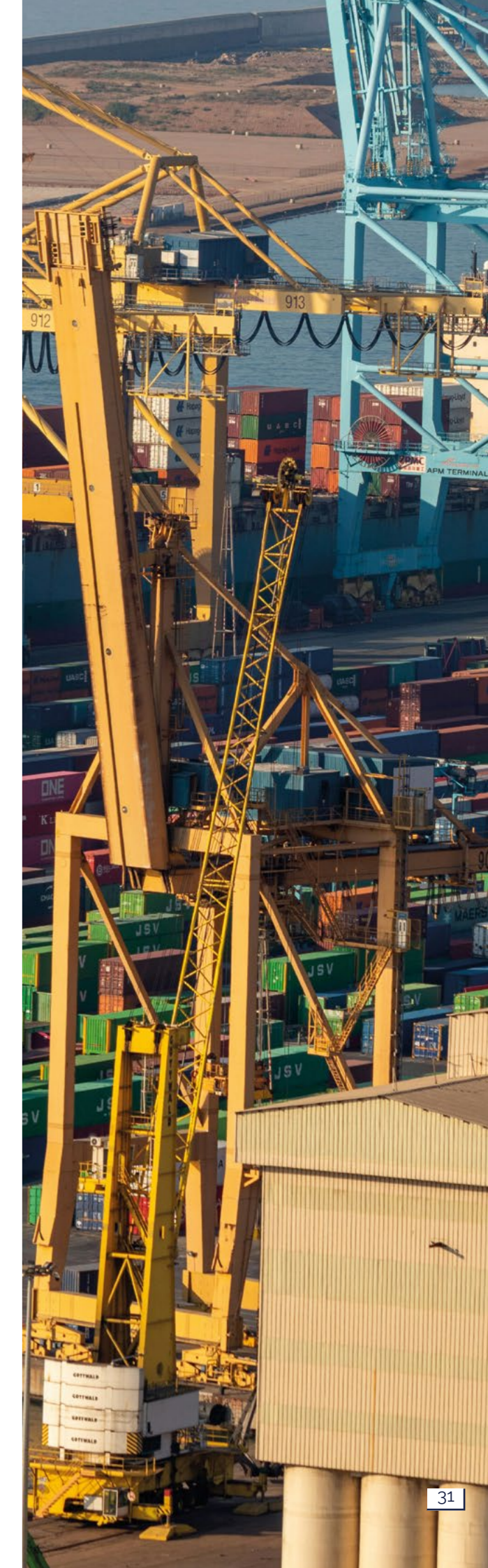
De ces chantiers découleront des axes prioritaires, objectifs et projets accompagnés d'échéances, présentés courant 2026, qui permettront la mise en œuvre d'actions concrètes pour lesquelles les parties prenantes du projet espèrent l'implication de l'ensemble des acteurs portuaires.

Un tel engagement commun marque une nouvelle étape dans le dialogue entre les acteurs portuaires et les Chargeurs, illustrant par ailleurs l'esprit de concertation qui fait l'ADN de l'AUTF.

Consulter :

La déclaration d'ambition - [ici](#)

La feuille de route - [ici](#)



Digitalisation de la logistique

L'AUTF fait du partage et de l'accompagnement d'une logique de défragmentation de la logistique par l'interopérabilité des données, un sujet stratégique.

En 2025, l'association s'est investie pour accompagner **différentes initiatives dans le domaine de la digitalisation de la logistique avec le double but d'anticiper les évolutions à venir permises par la technologie et d'influer sur les développements pour les orienter vers le besoin prioritaire des Chargeurs** de mieux piloter leurs supply chains et d'augmenter leur résilience.

Dans la plupart des grandes organisations, les **flux physiques sont désormais gérés par des systèmes dédiés** – TMS, WMS, ERP – capables d'optimiser les opérations internes avec un haut niveau de performance. **Les échanges entre acteurs se sont également intensifiés**, portés par le développement des EDI – Echanges de Données Informatisées – puis des API – Application Programming Interface – permettant d'**automatiser un nombre croissant de transactions**.

Cette numérisation a produit des gains réels : **réduction des délais, amélioration de la fiabilité des informations**, mais elle révèle aussi une limite structurelle. Les **niveaux de maturité numérique restent très hétérogènes**. À côté d'acteurs fortement équipés, une part importante du tissu logistique – notamment les petites entreprises de transport ou les opérateurs du dernier kilomètre – demeure faiblement automatisée.

La fragmentation des opérateurs constitue un obstacle à la percolation des données de chacun dans les écosystèmes des autres opérateurs, sauf à multiplier les connexions point à point, ce qui les rendent **coûteuses à installer et difficilement évolutives**.

Dans ce contexte, **les plateformes numériques ont émergé** comme une réponse immédiate à cette fragmentation. En centralisant les échanges, elles simplifient certaines interactions et offrent une visibilité accrue sur les flux qui satisfont les Chargeurs d'une certaine taille.

Mais ce modèle produit des effets structurants, au détriment des Chargeurs et des opérateurs sur le long terme. En devenant des points de passage quasi incontournables, **ces plateformes accumulent des volumes croissants de données**, renforcent leur capacité d'analyse, **utilisent ces données dont elles ne sont pas propriétaires** pour améliorer et étendre leurs services, **devenant dominants et vassalisant les autres acteurs**.

Une partie du monde économique et le monde politique français et européen ont pris la mesure de ce risque, et se sont lancés dans des **initiatives visant à mettre en place non pas une interopérabilité de systèmes, de plateformes, mais celle des données des flux logistiques permise par une vision partagée de ces flux**, une représentation commune de ceux-ci selon un modèle ontologique universel.

Les capacités de structuration, de partage et de synchronisation des données entre acteurs étant désormais disponibles à l'échelle de réseaux, **l'interopérabilité par la donnée ouvre la voie à une logique de réseau**, ce qui permet d'envisager :

- . **une meilleure mutualisation des capacités,**
- . **une participation élargie des acteurs les moins numérisés,**
- . **un pilotage plus fin des impacts environnementaux.**

Sur ces trois sujets l'AUTF a contribué à l'expression de besoins :

- dans le cadre de sa **coopération avec l'association AI Cargo Foundation** pour le premier
- pour le second à travers le groupe de travail piloté par la DGITM sur la **mise en œuvre d'un langage universel** pour décrire les **données relatives aux lettres de voiture électroniques - e-CMR** - afin de faciliter leur déploiement dans le futur.

Cette évolution vers un partage de données distribué dans un réseau coopératif prendra nécessairement beaucoup de temps et la logique de plateformes va donc longtemps subsister.

C'est pourquoi, **pour le troisième thème, l'AUTF s'est joint à Fleet Energies et l'ILB pour candidater à l'appel à projet Logistique 4.0** avec une proposition de création de **plateforme de mesures les plus réelles possible de l'empreinte carbone de flux routiers** et de **pilotage de la performance environnementale des transporteurs**.

Baromètres annuels de perception des Chargeurs 2025

Les Baromètres de perception dressent chaque année la vision des Chargeurs d'un secteur en pleine mutation, confronté à des défis majeurs. La montée en puissance des enjeux environnementaux et la complexité du contexte géopolitique, parallèlement aux impératifs de performance opérationnelle, dessinent les contours du transport et de la logistique dont les Baromètres se font écho.

Menées avec les cabinets Eurogroup Consulting et PwC, les études s'attardent chaque année sur les grands enjeux du domaine du transport continental français comme international mais également sur des points plus particuliers qui concernent l'actualité des Chargeurs.

Cette année 2025, les études ont ainsi sondé ces derniers sur des sujets liés à l'actualité de 2024 comme la **réglementation** – CSRD, les obligations qu'elle implique et les conséquences de ses évolutions sur les décisions des Chargeurs – ou encore sur le **Coût Carbone** ainsi que sur des critères de « **qualité de service** ».

En effet, pour la première année, les Baromètres de perception 2025 ont été menés en partenariat avec l'Université Gustave Eiffel.

Observatoire national de la Logistique - AUTF : la « qualité de service dans le domaine du transport » au cœur d'un partenariat

L'Observatoire National de la Logistique produit annuellement des tableaux de bord, qui présentent les chiffres clés et les tendances concernant le transport routier de marchandises, le transport ferroviaire et fluvial et le transport maritime et aérien. S'y ajoute une analyse de la performance économique, sociale et des impacts environnementaux du transport de fret et de la logistique, ainsi que des liens entre logistique et territoire.

L'Université Gustave Eiffel coordonne l'Observatoire National de la Logistique, pour le compte de la DGITM - Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités. Son ambition est de rapprocher, consolider et tirer les enseignements des données quantitatives et qualitatives relatives à la logistique déjà produites régulièrement par les administrations publiques, par les organisations professionnelles et par les organismes scientifiques.

Alors que le sujet de la **performance de la logistique et du transport** est au cœur des enjeux, tant pour les politiques publiques que pour les Chargeurs, **une collaboration s'est naturellement engagée entre l'AUTF et l'Université Gustave Eiffel**, afin d'approfondir ce sujet et, plus particulièrement d'éclairer la notion de « qualité de service ».

Les Délégués du Pôle Continental -transport terrestre et multimodal- et du Pôle International -transport, douane et commerce international- de l'association ont ainsi élaboré le contenu et les questions de chacune des études en incluant ces critères de « qualité de services » dans les Baromètres 2025.

Les résultats des baromètres ont fait l'objet d'une diffusion auprès de la presse, mais également des professionnels du domaine du transport et de la logistique au travers de conférences.

Devenus incontournables, ils assoient l'expertise de l'association au sein de son écosystème.

Consulter :

Les conférences de restitution 2025 - [ici](#)
Les « Baromètres de perception des Chargeurs 2025 » - [ici](#)



Événements et outils

Afin d'entretenir les liens qu'elle développe avec ses adhérents, les professionnels et institutionnels, les entreprises engagées dans les dispositifs FRET21 et Remo ou encore pour faire la promotion de ces dispositifs et des actions qu'elle mène, notamment avec des partenaires, l'AUTF s'appuie sur des outils et des supports de communication qui ont évolué en 2025.

Site internet

Le site internet de l'association a fait l'objet d'une **refonte complète** en avril : celui-ci offre de plus larges possibilités en matière de publication et répond désormais davantage à des enjeux de réactivité et de référencement.

67 articles ont été publiés sur le site cette année.

ERP

Le développement de l'AUTF passe, notamment, par l'entretien et le développement de sa base de données, des communications harmonisées mais aussi par le suivi des actions menées.

Un chantier de **nettoyage et de refonte de l'outil interne et des données** qui en font sa base a été mené toute l'année.

Qualifier et valoriser les informations et actions de prospection, gérer de manière optimale les adhésions et le suivi qui s'y rapporte, optimiser les actions de communication, faciliter les démarches en proposant un process adapté et pérenne ... sont les objectifs visés derrière ce projet qui amènera l'équipe à optimiser l'ensemble de ses activités.

Relation Presse

Au regard de l'actualité et des grands dossiers qu'elle porte, l'AUTF porte la voix des Chargeurs auprès des médias.

Ainsi 8 communiqués de presse ont ainsi été diffusés au long de l'année.

Et l'AUTF a fait l'objet de 62 publications dans la presse.

Par ailleurs, tout au long de l'année, **les représentants de l'association et des commissions ont réagi à l'actualité** en répondant à des interviews et à des échanges avec les journalistes.

Revue de presse et Newsletters

Les adhérents de l'AUTF bénéficient d'une revue de presse hebdomadaire dédiée aux enjeux des Chargeurs (par modes de transport, mais aussi sur des thématiques comme la décarbonation, les énergies, la digitalisation...).

Par ailleurs, l'association diffuse une newsletter qui met en avant ses actualités et, plus particulièrement, en valeur certains de ses dossiers techniques et projets.

Cette newsletter s'adresse à un large public : médias, institutionnels, partenaires, en plus des adhérents qui y sont abonnés.

Enfin, la communication auprès des adhérents et des partenaires a été renforcée au travers d'emails dédiés.

SITL

Partenaire de l'événement. L'AUTF s'est pleinement impliquée dans le Salon International du Transport et de la Logistique qui s'est déroulé au début du mois d'avril Porte de Versailles à Paris, autour de la thématique « Connectons nos intelligences ».

Si celui-ci est le terrain idéal pour l'AUTF de **représenter les Chargeurs**, il est surtout une occasion incontournable pour l'équipe de **venir à la rencontre de nombreuses personnalités institutionnelles et issues du secteur de la logistique et du transport**, ainsi que des **Chargeurs**, visiteurs du salon.

Les représentants de l'association ont ainsi pris part à de nombreuses conférences avec pour objectif d'y porter la voix des Chargeurs.

C'est également à l'occasion du SITL que les résultats des « **Baromètres de perception des Chargeurs 2025** » ont été révélés, au travers de

4 conférences dédiées (cf. paragraphe dédié)

Événement annuel des Chargeurs

Celui-ci s'est tenu le 19 juin dans un lieu atypique (Le Dernier étage, ancien garage, offrant une vue exceptionnelle sur la ville de Paris) réunissant près de **300 personnes** (Chargeurs, institutionnels, partenaires, médias)

Les hubs portuaires au cœur de l'événement

Une table ronde, introduite par Dominique Bussereau, Président de la Conférence de financement des mobilités et ancien Ministre en charge des transports, a réuni Patricia SBERRO - Directrice Opérations Imports - Carrefour, Benoit ROCHET - Directeur Général HAROPA PORT et Vice-président de l'Union des Ports de France, Stéphane D'AUDIFFRET - Brand Director - CMA-CGM et Nicholas GIRAUD - Directeur Stratégie et Développement - Rail Logistics Europ autour de la thématique « **Côté terre et côté mer - les défis logistiques des hubs portuaires français** » qui a permis de faire émerger les conditions **d'une collaboration étoffée entre Ports et Chargeurs**, mais également de souligner **la nécessaire responsabilisation de l'écosystème maritime et portuaire**.

A l'issue de cette table ronde, l'AUTF et **les représentants des grands ports maritimes français** ont alors officiellement signé une **déclaration d'ambition commune** posant ainsi les bases d'une réflexion collective autour de l'attractivité des hubs portuaires français (cf page 30)





91 rue du Faubourg Saint Honoré
75008 Paris
01 85 65 77 50
info@autf.fr



autf.fr

