Décarbonation du transport routier de marchandises
Pour les Chargeurs : l'heure des choix pragmatiques

Alors que les objectifs de décarbonation du transport routier de marchandises (TRM) se renforcent, que la réglementation sur les transports envisage l'introduction de quotas croissants de transport routier électrique pour les donneurs d'ordre, et dans un contexte de flambée des prix des carburants, **l'AUTF a mené une vaste étude auprès des Chargeurs afin d'évaluer leur niveau de préparation, leurs stratégies et leurs attentes.**

Un panel de près de 100 entreprises a répondu à cette consultation entre les mois d'avril et de septembre 2026 : principalement des ETI et des grandes entreprises, issues de l'industrie, de la distribution et des biens de consommation.

Les enseignements confirment que les Chargeurs sont pleinement engagés dans la décarbonation du TRM, mais considèrent que le succès de la transition reposera sur une combinaison de leviers et non sur la seule électrification.

Face aux enjeux de décarbonation : une maturité confirmée

Premier enseignement de l'étude : la **décarbonation** du transport routier figure parmi les **préoccupations stratégiques de nombreuses entreprises**.
Deux tiers des répondants affichent un niveau de maturité avancé, allant d'une démarche structurée de réduction des émissions à une intégration complète des enjeux carbone dans les décisions organisationnelles et business.

Cette mobilisation est d'autant plus notable que, **pour une majorité de répondants, le transport routier ne constitue pas le principal poste d'émissions de l'entreprise**. Pour 54 % d'entre eux, il s'agit d'un enjeu significatif mais secondaire, tandis que 33 % le considèrent comme un poste prioritaire.

La mesure de la performance environnementale est désormais largement répandue : 72 % des entreprises suivent régulièrement les émissions de gaz à effet de serre associées à leurs flux routiers. Plus des deux tiers ont également défini des objectifs formalisés de réduction des

©AUTF – document du 14.10.2026

émissions, dont une majorité s'appuie sur des référentiels ou dispositifs externes tels que FRET21 ou EcoVadis.

Au-delà des obligations réglementaires, les données carbone servent désormais à piloter les démarches internes d'amélioration de la performance logistique et environnementale. Près de trois quarts des répondants les utilisent pour leur reporting extra-financier, et plus de 70 % pour orienter leurs décisions..

Une transition qui repose sur la coopération avec les transporteurs

L'étude met encore une fois en évidence **une transformation de la relation entre Chargeurs et transporteurs face aux défis du transport routier.** Les enjeux de décarbonation favorisent l'émergence de partenariats plus structurés et de démarches collaboratives.

Ainsi, près de 70 % des entreprises interrogées déclarent avoir engagé des échanges avec leurs transporteurs sur les questions de décarbonation. Dans plus d'un tiers des cas, cette coopération est déjà organisée dans le cadre d'une relation partenariale structurée.

Cette évolution se traduit également par une prise de conscience **croissante des adaptations économiques nécessaires à la transition**. Deux tiers des répondants indiquent déjà supporter des surcoûts tarifaires liés à des solutions de transport plus vertueuses. Jusqu'à ces dernières semaines, ces surcoûts sont majoritairement jugés acceptables. Plus de 40 % envisagent des engagements contractuels de plus longue durée avec leurs prestataires et un Chargeur sur cinq participe ou pourrait participer aux investissements nécessaires à la décarbonation.

Ces résultats montrent que les Chargeurs ne se limitent plus à exprimer une attente environnementale vis-à-vis de leurs partenaires **: ils sont de plus en plus nombreux à partager les risques et à contribuer aux transformations nécessaires.**

Tous les leviers sont jugés nécessaires

Les répondants adressent cependant un message fort : **la décarbonation du TRM ne pourra reposer sur une solution unique.**

L'optimisation des flux et l'amélioration des taux de remplissage constituent le levier le plus largement plébiscité, cité par plus de 80 % des répondants.
Viennent ensuite les carburants alternatifs, notamment les biocarburants et le biogaz, retenus par près de trois quarts des entreprises, puis le **report modal, considéré comme un levier à explorer par plus de 60 % des participants.**

Le transport routier électrique suscite lui aussi un intérêt croissant : près d'une entreprise sur deux l'identifie déjà comme un levier potentiel de décarbonation.

©AUTF – document du 14.10.2026

Cette hiérarchisation traduit une conviction largement partagée par les Chargeurs: l'atteinte des objectifs climatiques passera par un bouquet de solutions complémentaires associant sobriété, optimisation logistique, énergies alternatives, report modal et électrification.

L'électrification progresse, mais reste concentrée sur certains flux

L'étude révèle que les **Chargeurs identifient déjà des cas d'usage opérationnels pour le transport routier électrique.**

Plus d'un répondant sur deux indique avoir repéré des flux pouvant être électrifiés. Ces opportunités concernent très majoritairement les trajets en boucle, les courtes distances ou les opérations du dernier kilomètre. La longue distance demeure aujourd'hui marginalement éligible. **Près de 20 % des entreprises indiquent en revanche ne disposer d'aucun flux identifié comme électrifiable à ce stade**.

Lorsqu'ils envisagent le passage à des véhicules électriques, **les Chargeurs soulignent la réalité des surcoûts tarifaires significatifs que cela implique** et **considèrent que plusieurs conditions sont indispensables** : l'identification des lignes éligibles (faisabilité opérationnelle, origine/destination, fréquence, visibilité des flux, compatibles avec l'offre de transport électrique à date – flottes et bornes de recharge), une meilleure visibilité sur les modèles économiques (TCO/structure des coûts d'exploitation des camions électriques) et, dans de nombreux cas, des engagements contractuels renforcés. Un tiers des répondants anticipe même la possibilité d'une participation aux investissements nécessaires.

Electrification : des obstacles économiques et opérationnels encore majeurs

Si l'électrification apparaît comme une solution prometteuse, les entreprises interrogées soulignent également les nombreuses difficultés qui freinent encore son déploiement.
Plus d'un répondant sur deux anticipe des difficultés importantes pour adapter son modèle économique au transport électrique.

Les écarts de coûts restent significatifs : la moitié des Chargeurs ayant reçu des offres rapportent des surcoûts compris entre 11 % et 30 % par rapport au diesel, tandis que seuls 11 % évoquent un coût équivalent.
A noter : les bonifications de fiches CEE sont entrées en vigueur en juin 2026, alors que l'étude était en cours.

Les freins à la décarbonation en général et à l'électrification en particulier, mentionnés spontanément dans les réponses ouvertes concernent d'abord **les enjeux financiers, les contraintes opérationnelles ainsi que celles liées à la formalisation des contrats mais aussi à leur pilotage amont comme aval.**

©AUTF – document du 14.10.2026

Les principales difficultés identifiées sont :

- la maturité des transporteurs : offre commerciale encore limitée
- les surcoûts du transport électrique ; offre tarifaire et coût des camions
- la disponibilité des infrastructures de recharge ;
- l'autonomie des véhicules ;
- les délais de recharge ;
- les contraintes liées à certains types d'activités ou de marchandises ;
- les questions de contractualisation et de visibilité à long terme

De nombreux répondants soulignent également le **besoin d'une meilleure coordination entre le déploiement des flottes électriques et celui des infrastructures de recharge**, notamment sur les sites industriels et logistiques.

Une forte préoccupation concernant les futures obligations réglementaires

L'un des enseignements majeurs de l'étude concerne les projections liées au projet de loi-cadre sur les transports.
Plus de 80 % des répondants déclarent ne pas avoir encore identifié les solutions qui leur permettraient d'atteindre les quotas de transport électrique actuellement envisagés. Seuls 17 % indiquent avoir identifié au moins une partie de la trajectoire permettant de respecter ces objectifs.

Les entreprises expriment plusieurs attentes récurrentes :

- une trajectoire réglementaire progressive et réaliste ;
- une prise en compte des contraintes sectorielles et opérationnelles ;
- la reconnaissance du rôle des carburants alternatifs et du report modal ;
- davantage de visibilité sur les modalités économiques et contractuelles ;
- une approche coordonnée à l'échelle européenne ;
- un accompagnement du déploiement des infrastructures.

Une transition qui se doit d'être pragmatique et multimodale

Cette étude confirme que les Chargeurs français sont fortement mobilisés sur la décarbonation du transport routier de leurs marchandises. Ils investissent déjà dans la mesure et le suivi de leurs émissions, développent des partenariats avec leurs transporteurs et acceptent progressivement les adaptations économiques nécessaires à la transition.

Elle montre également que l'électrification constitue une solution crédible pour certains flux mais qu'elle ne pourra, à elle seule, répondre à l'ensemble des besoins du transport de marchandises.

Pour l'AUTF, la réussite de la décarbonation du TRM, mais également, du transport de manière générale, passe par une approche pragmatique et incitative fondée sur la complémentarité des

solutions, l'investissement dans les infrastructures, la coopération entre acteurs et une trajectoire réglementaire réaliste permettant de concilier ambition climatique, compétitivité économique et faisabilité opérationnelle.

Les Chargeurs sont prêts à accélérer la décarbonation du transport routier, à condition que cette transformation s'appuie sur un mix de solutions cohérentes, économiquement soutenables et adaptées aux réalités du terrain.

Verbatim de Chargeurs

Au sujet de la contractualisation d'une solution électrique

Un grand groupe dans le secteur de la grande distribution et du commerce
« À ce jour, il n'existe pas de frein majeur. Cependant, sa mise en œuvre nécessite une préparation rigoureuse et un accompagnement dans la durée.
Pour contractualiser ce type de solution, il est indispensable de définir une stratégie claire dès la phase d'appel d'offres ; réaliser une analyse approfondie des coûts et des impacts opérationnels ; assurer un suivi régulier du déploiement de la solution ; suivre l'évolution du marché des véhicules électriques, des bornes de recharge et des infrastructures associées ; maintenir un pilotage régulier des prestataires afin de garantir la performance et l'adéquation de la solution aux besoins.
La mise en place d'une solution de transport électrique est donc tout à fait envisageable et réalisable. Néanmoins, sa réussite repose sur la disponibilité de ressources dédiées au suivi, au contrôle et à la vérification des différents éléments tout au long du contrat. »

Au sujet de la faisabilité de la trajectoire prévue, de la date d'entrée en application et les délais

Une ETI du secteur de la grande distribution et du commerce
« En l'état actuel de l'offre, il n'est pas faisable de dépasser les 1 à 2% »

Une ETI de l'industrie :
« Le délai de la mise en application de la loi est trop court vis-à-vis des infrastructures existantes. les petits transporteurs (…) sont les plus limités par leur capacité d'investissement et de support de coûts, (…) et sont ceux qui vont perdre leurs lignes de trafic. »

Un grand groupe dans l'industrie :
« Nos contrats de transport routier sont habituellement de 3 ans.
Dans un environnement industriel dont la visibilité est restreinte, les engagements à long terme ne sont pas simples.
Nous envisageons de contractualiser des flux spécifiquement identifiés en camion EV sur 6 ans, afin d'obtenir de tarifs compétitifs par rapport au B7. Cependant, un tel changement fait l'objet d'intenses discussions avec notre direction de achats… »

©AUTF – document du 14.10.2026

Consulter les résultats de l'étude en cliquant ici

ou à cette adresse https://tinyurl.com/yzxckatk

Contact presse
Chloée de la Simone – Responsable de la communication
chloee.delasimone@autf.fr
T - 06 17 01 49 79

L'AUTF - Multisectorielle et résolument multimodale depuis plus de 30 ans

Association professionnelle des Chargeurs, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret représente et accompagne les entreprises industrielles, agricoles et commerciales dont l'activité nécessite le transport de marchandises (import / export / distribution nationale) quels que soient les modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien ou multimodal) ainsi qu'en matière de douane.

Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit 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.

Implantée dans plusieurs régions, l'AUTF réunit les responsables Supply Chain, logistique, transport, achats de prestations logistiques et transport de près de 150 grands groupes et entreprises, ainsi que 25 fédérations sectorielles.

Au travers de commissions et de groupes de travail spécifiques, elle accompagne ses adhérents face aux enjeux politiques, économiques et sociétaux liés au transport de marchandises ainsi qu'aux évolutions du secteur, les fédère autour d'un partage de bonnes pratiques et leur apporte informations et conseils en assurant une veille réglementaire.

L'AUTF valorise et défend les intérêts des Chargeurs auprès des pouvoirs publics et dans les différentes instances internationales, européennes et nationales.
Son expertise et sa notoriété font de l'AUTF un interlocuteur privilégié et le porte-parole des Chargeurs auprès des parties prenantes publiques et privées ainsi que des médias.

©AUTF – document du 14.10.2026