

Fiche rapporteur

Atelier 4 – La logistique routière électrique : pour aujourd’hui, pour demain ou pour après-demain ?

Heure de début/fin : 14h00-15h45

Animatrice : Hélène MACH – DREAL Normandie

Rapportrice : Christine NEGRE – DREAL Normandie

Périmètre de l’atelier → les poids lourds en transport routier de marchandises

« Demain » désignera l’horizon 2030.

« Après-demain » désignera l’horizon 2025.

I. Table ronde d’experts

1) Intervenants

- **Pierre PEUVION** – directeur de projets à la Direction Générale des Entreprises
- **Anthony GAUJOUX** – chef de projet transition énergétique et numérique chez Logistique Seine Normandie
- **Ludovic COUTURIER** – directeur de l’institut international en droit international des transports
- **Benoît LEFEBVRE** – vice-président de la FNTR Normandie, PDG de SONOTRI

En introduction, présentation de deux études pour contextualiser l’état des lieux et la problématique :

- « Projet ALTERFI, quelles énergies alternatives pour les mobilités ? » par Anthony Gaujoux de LSN et Ludovic Couturier de l’IDIT
11 fiches existent sur les carburants alternatifs avec les aides disponibles (notamment le suramortissement pour les véhicules propres)
- « Analyse des technologies alternatives aux poids lourds diesel pour les transports routiers de marchandises » par Pierre Peuvion de la DGE

→ à retrouver sur le site internet de la DREAL, dans l’onglet conférence logistique

Synthèse des échanges lors de l’atelier :

En octobre 2025, 2 % des PL neufs sont électriques. L’objectif en 2030 c’est d’arriver à 50 % (ce qui correspondrait à 12 % du parc en circulation).

Le B100 est une spécificité française, c’est le carburant le plus intéressant financièrement actuellement. Il a connu une forte augmentation notamment grâce à la vignette critère 1 en ZFE et à une fiscalité favorable, mais celle-ci risque ne pas perdurer. De plus, certains

transporteurs se retrouvent en difficulté car ils ont investi dans le B100 mais la grande distribution n'en veut plus. Il y a donc un risque à investir dans des carburants alternatifs. Le HVO se développe mais il est importé à 90 % d'Asie. L'électricité, elle, a le mérite d'être produite en France.

Les avantages de l'électricité :

- environnemental
- souveraineté car production française
- des véhicules sans vibration et sans bruit donc plus confortables => point positif pour l'attractivité du métier de conducteur

Principaux freins au développement des véhicules électriques :

- le coût d'acquisition (x2 ou 3) et d'exploitation (+20 %) élevés => aides financières nécessaires et surcoût qui doit être en partie absorbée par les chargeurs.
- la maturité insuffisante des nouvelles technologies => attente de progrès techniques sur l'autonomie et le recyclage des batteries, notamment.
- le manque de stations de recharge et de bornes de recharge rapide => nécessité de disposer de cartographie des flux pour savoir où les placer.
- le coût des recharges dans les stations privées – les temps d'attente – le temps de recharge.
- le manque d'informations et de connaissance sur les avantages/inconvénients des différentes solutions de carburation.
- la perte de charge utile (lié au poids des batteries).
- l'absence de marché pour la revente d'occasion => d'où l'intérêt d'offres en leasing.

Pour développer l'électricité, il faut notamment :

- définir une stratégie stable dans le temps (aides, réglementation, fiscalité....) pour que les transporteurs disposent d'une vision à moyen terme ou long terme. Les investissements demandés sont conséquents.
- travailler en synergie et développer des écosystèmes (état, constructeur de PL, RTE, transporteurs, gestionnaires de réseaux routiers/autoroutiers, ...).
- simplifier ou faire évoluer les réglementations ou la fiscalité.
- simplifier les dispositifs d'aide pour les rendre équitables.
- travailler sur les assurances.
- développer les packs tout compris avec des véhicules en leasing, comme cela a été proposé par des constructeurs sur le salon SOLUTRANS le 18 novembre 2025.

Le représentant de GRDF indique que l'électricité a tout son sens mais que pour atteindre les objectifs ambitieux en termes de décarbonation, il va falloir s'appuyer sur le mix énergétique. Il ne faut pas oublier, selon lui, que le bio GNV permet de réduire de 80 % les émissions de CO2 et que la région Normandie a annoncé le financement de nouvelles station d'avitaillement.

Monsieur Peuvion précise que sur 400 stations GNV seules 10 % sont en bio GNV.

Le représentant de la FNTR indique que le fait d'utiliser des véhicules électriques augmente le coût des transports, ce qui laisse craindre la perte de marchés au profit de pavillons de l'Europe de l'Est. Monsieur Peuvion répond que les gains de compétitivité vont venir et qu'actuellement 100 % des camions électriques sont fabriqués en France. Le risque si l'on n'investit pas aujourd'hui, c'est que dans 10 ans les camions soient produits à l'étranger.

Un transporteur se plaint des difficultés rencontrées sur longue distance avec son véhicule électrique. Le représentant d'EDF répond que pour faire le choix de l'électrique, il faut partir des usages. Cela fonctionne très bien pour les transporteurs qui disposent de camions électriques qui effectuent des trajets relativement courts et qui sont rechargés la nuit au dépôt. Pour eux le TCO est même équivalent, voir plus faible que le diesel. Pour les longs trajets, il n'y a pas encore les infrastructures adéquates mais EDF va installer 100 stations d'ici 3 ans en complément des stations mises en place sur les autoroutes.

Un représentant de la FNTR indique qu'avant d'investir il faut consulter toutes les parties intéressées : donneur d'ordre, concessionnaire... L'électrique est bien adapté pour les VUL en urbain mais il ne l'est pas encore pour les véhicules en 44 tonnes car cela pose un problème de charge à l'essieu, qui nécessiterait de faire évoluer la réglementation. Se pose également la question de l'acceptabilité des gros porteurs électriques sur les sites industriels, notamment SEVESO.

Si une entreprise de transport investit dans des véhicules électriques à la demande d'un client, c'est beaucoup plus simple car ce dernier est généralement prêt à absorber le surcoût du transport. Sinon c'est quasiment impossible étant donné que 80 % des entreprises de transport sont des PME et que la rentabilité net du TRM oscille entre 1 et 2 % (selon la Banque de France).

Il sera difficile pour la majorité des transporteurs d'investir dans l'électrique avant au moins 10 ans car pour l'instant un tracteur en diesel vaut dans les 120 000 euros et un tracteur électrique dans les 300 000 euros, sachant que si l'on recharge un véhicule dans une station publique Milence cela revient 4 fois plus cher que si on le fait dans une station privée. Il faudra donc sûrement mutualiser entre plusieurs transporteurs les stations privées.

Plusieurs participants insistent sur la nécessité d'avoir de la lisibilité sur le long terme concernant la réglementation, les aides et la fiscalité étant donné l'importance des investissements dans des véhicules électriques.

Le projet de loi de finances 2026 devrait :

- recentrer le sur-amortissement sur les véhicules à émissions nulles.
- mettre en place une contribution climat à destination des chargeurs dont le montant serait inversement proportionnel au nombre de véhicules propres.

Conclusion : Pour les véhicules électriques, 2030 semble une échéance trop proche même si les technologies sont prometteuses. Et même si les véhicules électriques se développent pour 2050, seul un mix énergétique permettra d'atteindre les objectifs ambitieux en termes de décarbonation.

2) Points clés à retenir / Enseignements captés

1. Les véhicules électriques PL n'en sont qu'à leurs débuts,
2. Le mix énergétique reste nécessaire pour atteindre l'objectif de décarbonation du transport routier,
3. Les entreprises de transport manquent d'informations pour orienter leurs choix énergétiques en fonction de leurs usages.

II. Génération d'idées

Objectif : faire émerger cinq idées ou expérimentations concrètes à tester sur le terrain.

n°	Idée	Observations
1	Stabiliser la réglementation et la fiscalité pour permettre aux entreprises de transport d'investir dans de nouvelles énergies dont l'électrique.	Impératif.
2	Mener un travail partenarial de l'ensemble des parties prenantes (Etat, constructeurs de PL, gestionnaire de réseaux routiers, fournisseurs d'énergie, transporteurs...).	Prérequis pour réussir.
3	Développer le réseau de stations de recharge électrique (rapides) pour poids lourds sur les axes routiers stratégiques et mutualiser les stations privées .	Avec une puissance suffisante et un coût acceptable.
4	Développer des offres de constructeurs complètes .	Pack comprenant le leasing, la maintenance, la formation ...
5	Améliorer technologiquement les véhicules en terme d'autonomie principalement.	

Autres propositions :

Idée
Le mix énergétique associé au renforcement du report modal sont indispensables pour atteindre les objectifs de décarbonation.

Le parangonnage auprès des autres pays européens qui ont réussi à développer des énergies alternatives.

L'évolution de la réglementation

- concernant les véhicules : 6 essieux, charge utile, poids et dimensions
- concernant l'accès aux sites SEVESO et ICPE pour les véhicules électriques

Point d'étonnement lors de cet atelier :

Pour favoriser le développement des véhicules lourds électriques, aucun participant n'a évoqué comme levier : l'augmentation des aides financières de l'État à l'achat des véhicules.

Le mot de la fin :

L'électrique ce n'est pas automatique !