



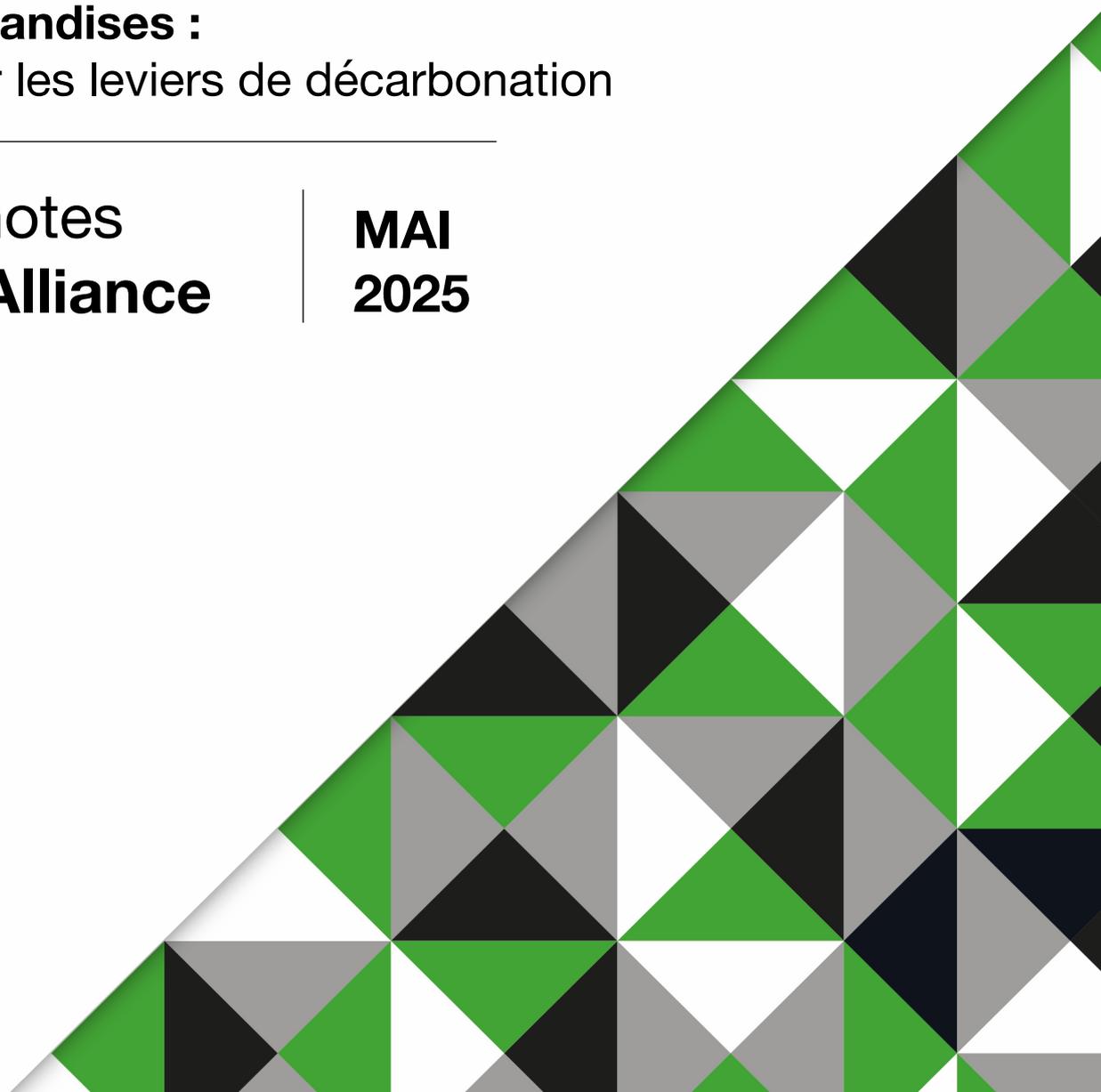
**Alliance  
pour la décarbonation  
de la route.**

**Transport routier de  
marchandises :**  
Activer les leviers de décarbonation

---

Les notes  
**de l'Alliance**

**MAI  
2025**



*Cette note est issue des échanges du groupe de travail de l'Alliance pour la décarbonation de la route (ADR) dédiés à la décarbonation du transport routier de marchandises.*

*Le transport routier de marchandises, secteur stratégique de l'économie nationale, est également un contributeur significatif aux émissions de GES : avec 27,9 Mt eq. CO<sub>2</sub> émis en 2023, les poids lourds représentent, à eux seuls, 22 % des émissions de GES du transport en France, soit 7 % des émissions nationales. Plus préoccupant encore, c'est le seul secteur où elles ont augmenté de près de 5% entre 1990 et 2023. La décarbonation du transport routier de marchandises s'impose donc comme une priorité, d'autant que les constructeurs sont soumis à l'objectif ambitieux fixé début 2023 par le Parlement Européen de réduction de 45% de ses émissions à horizon 2030 par rapport à l'année 2019. Surtout, tous les scénarios futurs indiquent que le transport routier devrait toujours prédominer, en dépit des objectifs définis par le SNBC3, qui vise un doublement du report modal vers le ferroviaire d'ici 2030. Deux leviers d'action complémentaires sont susceptibles d'être mobilisés : le verdissement des flottes de véhicules, et le verdissement du fret. Mais, eu égard aux coûts technologiques et logistiques conséquents, et confrontés à une incertitude sur la voie à employer, transporteurs et constructeurs ne pourront faire face seuls.*

## **Diagnostic : la décarbonation repose sur des leviers qui dépassent l'action des transporteurs seuls.**

### **1. Le poids massif du transport routier de marchandises**

Le secteur des transports, tous modes confondus, reste en 2023 le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre en France, avec plus d'un tiers des émissions nationales. Parmi celles-ci, 94 % proviennent de la route, dont un quart imputable au transport de marchandises, bien que ce dernier ne constitue que 1,6 % du parc automobile du pays.

Le secteur du transport de marchandises par poids-lourds a, en outre, vu ses émissions s'accroître entre 1990 et 2023 (près de 5%). Une évolution à mettre en parallèle de l'augmentation des volumes à transporter (+65% sur la même période), débouchant sur un accroissement du nombre de poids lourds en circulation (+13,5%). En tendance très longue, la part modale de la route sera passée de 34 % des tonnes-kilomètres transportées en 1960, à 89 % en 2023, au détriment du ferroviaire et du fluvial.

---

<sup>1</sup> Selon le projet de la SNBC3, publié en novembre dernier, le ferroviaire devrait passer de 9 à 18%, et le fluvial gagner un point, de 2 à 3%

Malgré une contraction générale de l'activité du transport de marchandises en 2023 (- 4 % par rapport à 2022), le fret routier a été moins impacté (-2,3 %) que les autres modes. Selon le dernier rapport Secten<sup>2</sup>, la circulation des poids lourds français a diminué de 1,7 %, entraînant une baisse des émissions de GES de 6 %. Toutefois, sa part modale a encore progressé d'un point par rapport à l'année précédente, en raison d'un fort repli du ferroviaire et du fluvial.

## 2. Une nécessaire complémentarité des énergies disponibles pour verdir les flottes

Au 1er janvier 2024, 97,7 % des poids lourds en circulation étaient équipés d'une motorisation thermique diesel. Les alternatives, telles que le gaz naturel (1,6 %), l'électrique ou le biodiesel exclusif, bien qu'en progression, restent ainsi très marginales<sup>3</sup>.

Envisager la décarbonation du transport routier de marchandises à travers le développement d'une seule filière énergétique semble peu réaliste ; cette transformation doit s'appuyer, ainsi que le précise la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds (article 301 de la Loi Climat et Résilience) sur « *un mix d'énergies décarbonées, adapté aux spécificités des différentes catégories de véhicules et d'usages, et intégrant les différents cycles de maturité des énergies et leurs disponibilités* »<sup>4</sup>.

Non seulement la diversité des besoins et des usages dans le transport routier de marchandises nécessite des solutions adaptées, mais chaque technologie présente ses avantages et ses limites spécifiques : les carburants liquides bas-carbone et le biogaz font face à des contraintes de disponibilité des ressources, tandis que l'électrique pose des défis en termes d'autonomie et d'infrastructure de recharge. La concurrence entre les différentes technologies est donc intense ; et les plus vertueuses d'un point de vue environnemental ne sont pas toujours les plus facilement disponibles, ou économiquement viables à court terme. C'est bien cette complémentarité qu'il faut entretenir et qui conditionnera le résultat.

Il existe à ce jour quatre solutions alternatives au Diesel à combiner pour une décarbonation par le verdissement des flottes :

### ➤ **Le BioGNV**

La France détient la plus grande flotte européenne de poids lourds GNV, avec 11 500 véhicules environ. Depuis 2022, ce parc a encore progressé de 28 %.<sup>5</sup>

Son déploiement à grande échelle se heurte pourtant à plusieurs obstacles : coûts d'investissement initiaux élevés (+ 10 à 15% par rapport à un modèle Diesel), ressources limitées en biomasse de seconde génération, infrastructure de ravitaillement encore

<sup>2</sup> Rapport Secten, édition 2024

<sup>3</sup> SDES Ministère de la transition Ecologique, publié en septembre 2024

<sup>4</sup> Proposition de Feuille de route de décarbonation de la filière véhicules lourds, Article 301 de la loi « Climat et Résilience »

<sup>5</sup> Rapport IFPEN, Tableau de bord Biocarburants 2024

insuffisante dans certaines régions. De plus, ces véhicules roulent encore majoritairement au gaz fossile qui n'a pas d'intérêt réel en matière de décarbonation par rapport au diesel, le bio GNV incorporé dans le GNV représentant 44% en 2024<sup>6</sup>. Même si son intégration à la Tiruert (taxe incitant à l'utilisation des énergies renouvelables) validée en octobre dernier<sup>7</sup> devrait stimuler de nouvelles capacités de production, le cadre réglementaire européen adopté en juin 2024<sup>8</sup>, qui ne prend en compte que les émissions du réservoir à la roue (« au pot d'échappement »), et non l'analyse de cycle de vie des carburants et des véhicules, risque de dégrader l'avenir de la filière – bien qu'une clause de revoyure soit prévue en 2027.

### ➤ **Les carburants liquides bas carbone (B100 / HVO)**

Considérés comme une solution prometteuse pour le transport de marchandises, les CLBC offrent l'avantage d'être compatibles avec les infrastructures et moteurs existants, tout en réduisant les émissions de GES d'au moins 70% sur leur cycle de vie, à la condition essentielle que l'origine de la biomasse soit de seconde génération et de garantir une traçabilité.

Cependant, leur adoption est limitée par la disponibilité incertaine des ressources, des conflits d'usage entre les différents secteurs des transports, et un coût de production élevé par rapport aux carburants conventionnels ; et, là encore, les objectifs stricts de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux poids lourds fixés par le règlement européen, limitent de facto la part des CLBC à long terme, malgré leur faible empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie.

### ➤ **L'hydrogène (pile à combustible)**

L'hydrogène utilisé dans une pile à combustible, bien qu'intéressant pour les usages longue distance en raison de son autonomie importante et ses temps d'avitaillement réduits, repose sur un écosystème encore peu mature, marqué par des coûts élevés, aussi bien des véhicules (actuellement 5 à 6 fois plus chers que leurs équivalents thermiques) que de l'hydrogène vert. Aussi, l'efficacité énergétique de cette approche est-elle environ 3 fois inférieure sur l'ensemble de la chaîne de production et distribution que les véhicules électriques à batterie.

### ➤ **L'électrique à batteries (BEV)**

Les poids lourds électriques, très performants en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement, représentent pourtant seulement 1,4 % du marché en 2024. Un déploiement freiné par un coût initial de deux à trois fois supérieur à celui d'un modèle diesel, associé à un

---

<sup>6</sup> Chiffres clés de l'AFGNV, 2024 ; à noter que cette incorporation est en croissance continue ces dernières années

<sup>7</sup> L'intégration du bioGNV dans la Tiruert a été retenue par le gouvernement dans la première partie du projet de loi de finances (PLF) pour l'année 2024

coût total de possession supérieur de 15 à 20 % par rapport aux poids lourds thermiques, et une infrastructure de recharge insuffisante<sup>9</sup>.

Sur le plan opérationnel, ces véhicules souffrent d'une autonomie limitée – même si des modèles portant l'autonomie à 400 à 500 km sont à présent commercialisés – et des temps de recharge longs, qui compliquent leur intégration dans les tournées logistiques. Combinées à la perte possible de capacité de chargement due au poids des batteries (qui renchérit encore les coûts pour les transporteurs), ces contraintes opérationnelles rendent difficile l'exploitation rentable des poids lourds électriques dans un secteur où l'optimisation des opérations est essentielle.

### Le retrofit électrique

Moins coûteux que l'acquisition de véhicules lourds électriques neufs, le retrofit électrique permet de prolonger la durée de vie des véhicules existants. Cette filière émergente de l'économie circulaire, destinée aux véhicules de faibles kilométrages mais aux longues durées de vie (véhicules de déménagement, véhicules TP ou VUL pour les artisans), qui réduit l'utilisation de ressources tout en participant au maintien d'une filière professionnelle industrielle en difficulté (construction et entretien des poids-lourds), et présente de surcroît un fort potentiel de création d'emplois. L'enjeu, pour le retrofit, est de passer à échelle et d'industrialiser les opérations.

#### *Le pari de Transdev – rétrofiter 20 autocars*

*En janvier 2025, Transdev a inauguré, dans la Région Centre-Val de Loire, la plus grande flotte d'autocars rétrofités électriques d'Europe, avec 20 unités, initialement thermiques, désormais équipées de moteurs et batteries électriques. Prolonger la durée de vie des véhicules existants tout en réduisant leur impact environnemental – un engagement pris par la Région qui souhaite désormais agrandir la flotte dans les années à venir.*

<sup>9</sup> Au 1er janvier 2025, seuls 972 points de recharge dans des dépôts privés et 24 stations publiques ou dédiées aux poids lourds sont disponibles.

### ➤ Les Electric Road System (ERS)

Les systèmes de route électrique (ERS) offrent une solution prometteuse pour la décarbonation du transport routier longue distance, particulièrement dans un contexte où l'électricité en Europe devient de plus en plus décarbonée et où la batterie se diffuse. En offrant une recharge pendant le roulage, ces systèmes permettent une réduction significative de la taille des batteries (environ 350 kWh vs 800 kWh pour un modèle à batterie longue autonomie). Différents co-bénéfices sont à noter : un allègement des véhicules, une limite des pertes de charge utile, une amélioration de la consommation énergétique, et une réduction de l'empreinte carbone de fabrication, ainsi qu'un moindre besoin en matières premières comme le graphite, le cuivre, le nickel ou le cobalt. En outre, les ERS répondent aux problématiques des temps de recharge, tout en réduisant le coût des véhicules électrifiés, qui reste un frein majeur à leur adoption aujourd'hui.

Toutefois, les technologies d'ERS envisagées (caténaire, rail, ou induction) sont encore aux étapes d'expérimentation, et leur mise en œuvre nécessite de fait encore des coûts d'infrastructures conséquents (investissement et exploitation) et un choix parmi les technologies.

La diversité des options technologiques pour décarboner le transport routier est un atout en termes de résilience face aux contraintes futures. Cependant, cette multiplicité complique le choix des motorisations et infrastructures à privilégier. Il serait difficilement envisageable d'investir simultanément et durablement dans toutes les solutions disponibles – électrique, hydrogène, GNV/BioGNV – tant pour les constructeurs que pour les infrastructures d'approvisionnement.

Pour atteindre les objectifs fixés par la SNBC 3, la question des surcoûts liés à la décarbonation du transport routier de marchandises est centrale. Ces trajectoires impliquent une vision globale partagée et adossée à une stratégie d'investissements conséquents, à la fois dans des véhicules plus coûteux, et des infrastructures de recharge adaptées. Selon les estimations de la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds, le surcoût total d'investissement nécessaire pour l'acquisition des véhicules et le développement des infrastructures d'avitaillement s'élève à 52,6 milliards d'euros : 11,9 milliards pour le GNV/BioGNV, 23,5 milliards pour l'électrique, et 17,1 milliards pour l'hydrogène<sup>10</sup>.

Pour les transporteurs, le Secrétariat Général pour la Planification Écologique a chiffré à 9 milliards d'euros le surcoût lié à l'achat des poids lourds électriques (hors bornes de recharge) d'ici 2030. Ce « mur d'investissement » pose un problème majeur pour des transporteurs dont l'écosystème est composé principalement de TPE et PME aux marges faibles (environ 2 %) et

<sup>10</sup>Feuille de route de décarbonation des véhicules lourds - article 301 de la loi climat résilience, sur la base des hypothèses Run 1 de la SNBC3.

aux capacités d'endettement limitées (40% d'entre elles sont déficitaires<sup>11</sup>). Et, bien que certaines projections indiquent une convergence du coût total de possession entre véhicules électriques et diesel d'ici 2030, grâce à des coûts opérationnels plus faibles (notamment pour l'énergie), ces scénarios restent conditionnés à une baisse significative du coût des batteries et à une augmentation du prix du diesel.

### 3. Le verdissement du fret : un levier de décarbonation non négligeable

Le verdissement des motorisations et des carburants ne suffira pas à lui seul à atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. Selon la Feuille de route de décarbonation de la filière, publiée par le ministère de la Transition écologique, la transition vers des motorisations alternatives – électriques, hydrogène ou bio-GNV – pourrait permettre une réduction de 44 % des émissions des poids lourds d'ici 2040 par rapport à 2019, alors que le secteur doit viser une baisse totale de 71 % pour cette période.

L'évolution de la demande de transport de marchandises est un facteur clé, bien que les projections actuelles montrent une stagnation à court terme<sup>12</sup>. Le report modal vers des modes moins carbonés, comme le ferroviaire et le fluvial, qui présente également un potentiel important, reste pour l'heure, encore timide (seulement 11,6 % des tonnes-kilomètres transportées), même si le SNBC3 table sur un doublement du report modal vers le transport de marchandises ferroviaire (de 9 à 18 %) et une part accrue du fluvial (de 2 à 3 %).

D'autres leviers devront donc être activés : amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules grâce aux progrès dans l'aérodynamisme, adaptation de l'écoconduite, optimisation des chargements, dispositifs de stop and start, déploiement d'outils de connectivité pour la gestion des flux, expérimenter les EMS (European Modular System), ...

Pourtant, si l'engagement de la profession, à travers différentes démarches de réduction de ses émissions (programme CEE, écoconduite, renouvellement progressif du parc de véhicules), est une réalité effective et de longue date, la marche est encore haute pour atteindre l'objectif 2050 de neutralité carbone.

### 4. Poursuivre le report modal avec les autres acteurs de l'industrie

En accompagnement des mesures de décarbonation des trajets longue-distance des poids-lourds, poursuivre le report modal vers d'autres modes est impératif. Pour répondre aux enjeux de pollution de l'air en ville et de trafic, l'utilisation de vélos cargo et de petits véhicules électriques pour le dernier kilomètre est une solution à la fois vertueuse et complémentaire. Des subventions ciblées pour l'achat des véhicules, accompagnées d'incitations fiscales destinées

<sup>11</sup> Selon l'étude ACSEL, de la Banque de France, novembre 2024

<sup>12</sup> Feuille de route de décarbonation de la chaîne de valeur des véhicules lourds, avril 2023

aux entreprises qui les intègrent dans leurs chaînes logistiques, pourrait faciliter leur adoption. De même, le développement d'infrastructures (espaces dédiés au stationnement et au rechargement) est nécessaire pour garantir leur efficacité opérationnelle.

Enfin, la création de systèmes intermodaux est à même de fluidifier la transition entre le ferroviaire, le routier et le fluvial grâce à la création de plateformes logistiques multimodales sans compter la nécessité d'améliorer les infrastructures essentielles pour le fret (contournement fret de l'agglomération lyonnaise, accès Lyon-Turin, modernisation des triages...), le besoin de financement de ces installations étant estimé par la SNCF à 20 Mds€ : des infrastructures qui doivent inclure des entrepôts, des zones de chargement/déchargement, et des systèmes de suivi en temps réel afin d'assurer une gestion efficace des flux. Ces plateformes logistiques doivent s'accompagner de la création d'un système d'information commun, qui permette d'améliorer la visibilité des flux, afin d'anticiper les retards, et d'optimiser les itinéraires.

## Recommandations

*L'évolution de la demande de marchandise, et la réalité du report modal vers le fluvial ou le ferroviaire dépendent peu des acteurs de la chaîne de valeur des poids lourds ; les recommandations de l'ADR s'articulent donc autour des points bloquants identifiés plus haut : la trop lente électrification des véhicules, la complémentarité des énergies et la problématique de surcoûts de décarbonation.*

### 1. ENCOURAGER LES ENERGIES ALTERNATIVES AU DIESEL

#### ➤ **Mailler le territoire de recharge publique en itinérance pour l'électrique à batterie...**

La transition vers l'électrification est indissociable de la question d'une recharge qui puisse s'adapter aux cycles de livraisons (temps de livraison, chargement/déchargement/pauses). En parallèle de la recharge en dépôt, la profession doit donc pouvoir s'appuyer sur un réseau de recharge public de forte puissance en itinérance – qui pourrait être un élément déclencheur de la transition, comme c'est le cas pour la voiture individuelle –, indispensable pour sécuriser la continuité de ses activités<sup>13</sup>.

Ce service requiert l'installation de stations de recharge ultra-haute puissance, de 600 kW jusqu'à 1 MW par point de charge, permettant aux véhicules de se recharger lors des pauses réglementaires de leurs chauffeurs en 45 minutes, sur tous les grands axes du réseau routier national, comme c'est par exemple le cas sur l'axe Paris-Lyon, où sont déployées des stations tous les 150 km, mais également un réseau de points de charge « lents » (entre 70 et 100 kW) pour les besoins lors des pauses nocturnes

#### ➤ **... et le ravitaillement en hydrogène...**

Ces stations doivent là aussi permettre un ravitaillement rapide, compatible avec les cycles d'exploitation des chauffeurs, et les réglementations sur les temps de repos : temps de remplissage réduits à moins de 15 minutes grâce à l'intégration de technologies avancées, comme les bornes double pression (350-700 bars), et des capacités évolutives. Le prix des véhicules reste aujourd'hui très élevé et, outre la réalité de la production de l'hydrogène bas carbone, le développement de cette mobilité est conditionné par le rythme de déploiement des stations d'avitaillement

#### ➤ **... et déployer les biocarburants liquides ou gazeux**

<sup>13</sup> L'ICCT (International Council on Clean Transportation) estime qu'il faudra plus de 12 000 bornes dédiées aux poids lourds sur le réseau routier français d'ici 2035.

Préserver la possibilité d'utiliser des carburants renouvelables tel que le BioGNV ou les Biocarburants, dans un système d'énergies complémentaires. Ces solutions sont fiables, associées à des technologies maîtrisées par les constructeurs européens et elles restent actuellement les moins coûteuses pour la collectivité. Elles doivent être encouragées et soutenues en leur donnant de la visibilité sur leur pérennité, l'usage le plus adapté et leur production.

➤ **Planifier la recharge en itinérance sur les grands axes routiers et le renforcement du réseau**

Outre la recharge au dépôt, les besoins en itinérance seront doubles : « lente » lors des temps de repos quotidien avec des bornes d'une puissance comprise entre 70 et 100 kW (recharge complète en 8h) et complément de recharge ultrarapide lors des pauses réglementaires, en 30-45 min avec des bornes d'une puissance comprise entre 600 kW et 1 MW. Les investissements pour équiper les aires du réseau routier national seront importants, notamment : bornes plus puissantes, câbles spécifiques à système de refroidissement, équipements de sécurité, design des places à revoir, nécessité de compenser les places perdues par ces aménagements et de revoir la configuration des aires, et raccordement au réseau d'électricité. L'élaboration d'un schéma directeur pour la recharge publique sur le réseau routier national est donc indispensable pour anticiper ces déploiements. Il doit être accompagné d'un dispositif de soutien public ambitieux et pérenne, à l'instar du programme Advenir pour la recharge au dépôt.

➤ **Amorcer le déploiement d'un réseau de recharge dynamique**

Les investissements associés à l'ERS sont élevés, et s'étalent sur une dizaine d'années. Afin d'encourager le lancement de cette mesure ambitieuse, il paraît judicieux de réaliser une première phase d'investissement et d'expérimentation avant d'équiper la totalité du réseau : la phase 1 du projet ERS devrait consister à équiper un linéaire d'environ 100 km ; un chiffrage évalué en première approche à 450 M€, sur la base d'un ratio de 4,5 M€/km, d'ici 2030. Le déploiement parfait voudrait que chaque pays s'accorde sur la même solution – un objectif idéal qui ne doit pas ralentir pour autant les différentes expérimentations en cours.

➤ **Soutenir le rétrofit : pérennisation, simplification et harmonisation des financements**

Le rétrofit reste une solution complémentaire et offre pour l'instant moins d'impact que les autres leviers identifiés. Il reste prometteur et peut encourager l'électrification de véhicules dont le marché ne se développe pas encore. Outre la pérennisation des dispositifs d'aides au rétrofit, tels que les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) et les subventions de l'ADEME, assurer le financement sur le long terme, notamment après 2030, permettrait aux entreprises de surmonter les barrières financières liées à la conversion des véhicules thermiques en modèles électriques ou hydrogène. Par ailleurs, il est essentiel de simplifier les procédures

d'homologation des véhicules rétrofités, aujourd'hui longues et coûteuses. Enfin l'harmonisation des règles au niveau européen garantie d'une standardisation des normes techniques et administratives, faciliterait l'essor d'une filière européenne compétitive du retrofit en parallèle du développement de véhicules neufs décarbonés. Une double approche à même de maximiser l'impact environnemental, tout en soutenant l'innovation industrielle et la compétitivité du secteur.

## 2. EVITER LE STOP & GO EN MATIÈRE D'ACCOMPAGNEMENT FINANCIER

### ➤ **Établir un dispositif pérenne pour financer l'électrification des véhicules**

Depuis l'arrêt du bonus écologique pour les véhicules lourds fin 2021, les aides ont d'abord pris la forme, en 2022 et 2023, d'appels à projet gérés par l'ADEME, avant d'évoluer en 2024 avec une enveloppe de 130 millions d'euros financée par les Certificats d'économie d'énergie. Bien que cette approche ait marqué une étape, elle ne garantissait pas un accès direct aux aides pour tous les transporteurs. Afin de mieux répondre aux besoins des TPE et PME, une avancée significative a été réalisée en 2025 avec la mise en place de fiches d'opérations standardisées et bonifiées, financées par les Certificats d'économie d'énergie. Inspiré du modèle du bonus écologique, ces fiches offrent une visibilité essentielle aux entreprises de transport pour leurs décisions d'investissement à long terme en fixant un cadre pluriannuel. Plus facile d'accès, elles permettent à tous les transporteurs qui achètent ou louent un véhicule électrique de bénéficier d'une prime sans mise en concurrence des entreprises. Il est donc crucial que ce dispositif soit pérennisé au-delà de 2025 et maintenu jusqu'en 2030. Parallèlement, il est important de souligner l'existence du suramortissement fiscal actuellement en vigueur, ainsi que de l'aide Advenir pour l'installation de bornes de recharge au dépôt, qui complètent utilement ce dispositif central. En raison du différentiel actuel du coût total de possession entre les poids lourds thermiques et électriques, cet accompagnement global et pérenne revêt un rôle stratégique pour atteindre les objectifs de transition énergétique fixés par le projet de la SNBC3.

### ➤ **Planifier la recharge au dépôt et le renforcement du réseau**

Pour les véhicules lourds, le modèle largement envisagé est celui de la recharge de nuit, au dépôt, ou sur les sites de destination. Cette recharge au dépôt nécessite des investissements inédits, et un changement de paradigme pour les transporteurs qui n'avaient jusqu'alors pas à se préoccuper de la question de l'énergie, gérée par les stations-services.

L'installation d'infrastructure de recharge peut aller de 20 K€ pour une borne 22 kW, à 100K€ pour une borne rapide de 150 kW. Si des travaux de renforcement du réseau s'avèrent en outre nécessaires (ce qui est variable d'un site à l'autre), il apparaît que 75 % des coûts seraient à la charge du demandeur. L'accès à la puissance requise est donc susceptible de créer de fortes inégalités entre acteurs. Les aides à l'installation des IRVE privées, qui doivent être maintenues

au travers du programme Advenir, doivent aussi intégrer les installations mutualisées entre acteurs économiques (ou les installations publiques), pour toute la période de transition pendant laquelle les bornes seront utilisées en dessous de leur seuil de rentabilité. Le renforcement du réseau doit s'appuyer sur une planification, et une anticipation des besoins sur l'ensemble du territoire afin de ne pas pénaliser les acteurs sous dotés.

➤ **Faire contribuer les donneurs d'ordre**

Compte-tenu des surcoûts liés à la transition, la majorité des transporteurs, dont les marges, dictées par un secteur très concurrentiel, sont faibles, ne peuvent investir dans les énergies alternatives (et, a fortiori, dans l'électromobilité), s'ils ne sont pas en mesure de répercuter les surcoûts auprès de leurs clients avec un engagement dans la durée.

Parallèlement, les donneurs d'ordre (chargeurs) font face à des obligations croissantes en matière de responsabilité sociale et environnementale (Scope 3 du bilan GES, reporting CSRD, devoir de vigilance). Si certains s'impliquent activement dans la décarbonation de leurs transports, ces initiatives restent encore limitées. Pour accompagner cette transition, où les coûts totaux de possession risquent de rester, pour un certain temps, élevés, il est nécessaire de pouvoir s'appuyer sur un cadre juste, garant d'un partage des efforts entre transporteurs et chargeurs. Ainsi, un mécanisme incitatif pour faire contribuer les chargeurs à la décarbonation est à inventer, dans le cadre d'une relation commerciale équitable. Une telle tendance est d'autant plus souhaitable qu'en l'absence de régulation suffisante, les donneurs d'ordre du secteur sont tentés de recourir à des transporteurs moins-disants sur le plan social et environnemental (les deux aspects allant couramment de pair) pour des raisons de compétitivité-prix. Cette course à la baisse du coût de transport incite aussi les transporteurs à avoir recours à une sous-traitance qui peut jouer un rôle de cachette des externalités négatives sur le plan environnemental et social.

## QUI SOMMES-NOUS ?

**L'Alliance pour la Décarbonation de la Route** est fondée le 18 juin 2023 par un collectif de chercheurs et universitaires rassemblés à l'initiative de François Gemenne (politologue, co-auteur du rapport du GIEC), Patrice Geoffron (Professeur de sciences économiques à Dauphine-PSL, Membre du Cercle des économistes), Géraud Guibert (Président de la Fabrique Écologique). Le Manifeste de l'Alliance est publié dans une tribune du Journal du Dimanche, disponible [ici](#).

Elle est constituée association (loi 1901) début 2024. Son bureau se compose de François Gemenne (Président), Patrice Geoffron (Trésorier), Géraud Guibert (Secrétaire), Alphonse Coulot (Délégué exécutif).

L'Alliance compte aujourd'hui plus de 70 membres, dont un Conseil Scientifique composé de :

**Christophe Bonnery**, président de l'Association des Economistes de l'Energie

**André Broto**, expert des mobilités

**Laurent Chapelon**, professeur d'Aménagement de l'espace et Urbanisme au département de Géographie-Aménagement de l'Université Paul-Valéry Montpellier 3

**Nicolas Coulombel**, maître de conférences à l'Ecole des Ponts ParisTech

**Anna Creti**, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

**Pascal da Costa**, enseignant-chercheur à Centrale Supélec

**Michel Derdevet**, président de Confrontations Europe

**Mathieu Flonneau**, historien, maître de conférences à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

**François Gemenne**, co-auteur au GIEC, professeur à HEC

**Patrice Geoffron**, professeur d'économie à l'Université Paris Dauphine-PSL

**Michel Guémy**, conseiller scientifique, DGITM

**Géraud Guibert**, président de la Fabrique Ecologique

**Pierre Hornych**, directeur du laboratoire LAMES de l'Ifsttar

**Fabien Laurent**, professeur de l'École des Ponts ParisTech

**Paulo Moura**, directeur Adjoint en charge de l'Innovation et du Partenariat, IMREDD

**Jean-Pierre Orfeuill**, expert des mobilités

**Céline Scornavacca**, co-Présidente de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette

**Carine Staropoli**, chercheur associée à Paris School of Economics



## Objectifs et principes fondateurs

L'Alliance pour la décarbonation de la route est une plate-forme d'échanges et de propositions pour sensibiliser et agir, celle-ci doit servir de base pour rassembler les idées et les expertises. En concertation avec les pouvoirs publics, elle peut être un outil précieux pour discuter et bâtir un plan ambitieux d'investissements publics et privés vers une mobilité routière décarbonée. Elle s'engage à impulser, coordonner et encourager l'adoption de comportements écoresponsables.

L'Alliance veut rappeler que de nombreuses solutions existent aujourd'hui : efforts de sobriété dans l'usage de la voiture, électrification des véhicules légers, déploiement massif de bornes de recharge sur les réseaux routiers, développement du covoiturage et du transport collectif sur route et autoroute, adaptation des infrastructures et des services à la multimodalité, production d'énergie renouvelable sur le foncier du réseau routier et autoroutier, préfiguration de route électrique pour camions, etc.

Avec ses publications, événements et travaux de recherche, l'Alliance défend la mobilisation de tous acteurs de la route : gestionnaires d'infrastructures, constructeurs automobiles, opérateurs de transport routier, de fret et de logistique, assureurs et prestataires de sécurité, collectivités locales, associations d'usagers, chacun doit s'impliquer pour accélérer les investissements et engagements nécessaires à une route durable. L'Alliance pour la décarbonation de la route concerne aussi bien les acteurs urbains que ruraux, et promeut la complémentarité de tous les modes.

Pour en savoir plus : <https://www.alliancedecarbonationroute.com>

La présente édition est établie en mai 2025.