

Mars 2026

Article 18 du projet de loi-cadre relatif au développement des transports : quel impact financier sur les chargeurs ?

Résultats des modélisations



Thibault Belin Manager, Pôle Transport
Marion Subtil Consultante Senior, Pôle Transport

thibault.belin@carbone4.com
marion.subtil@carbone4.com

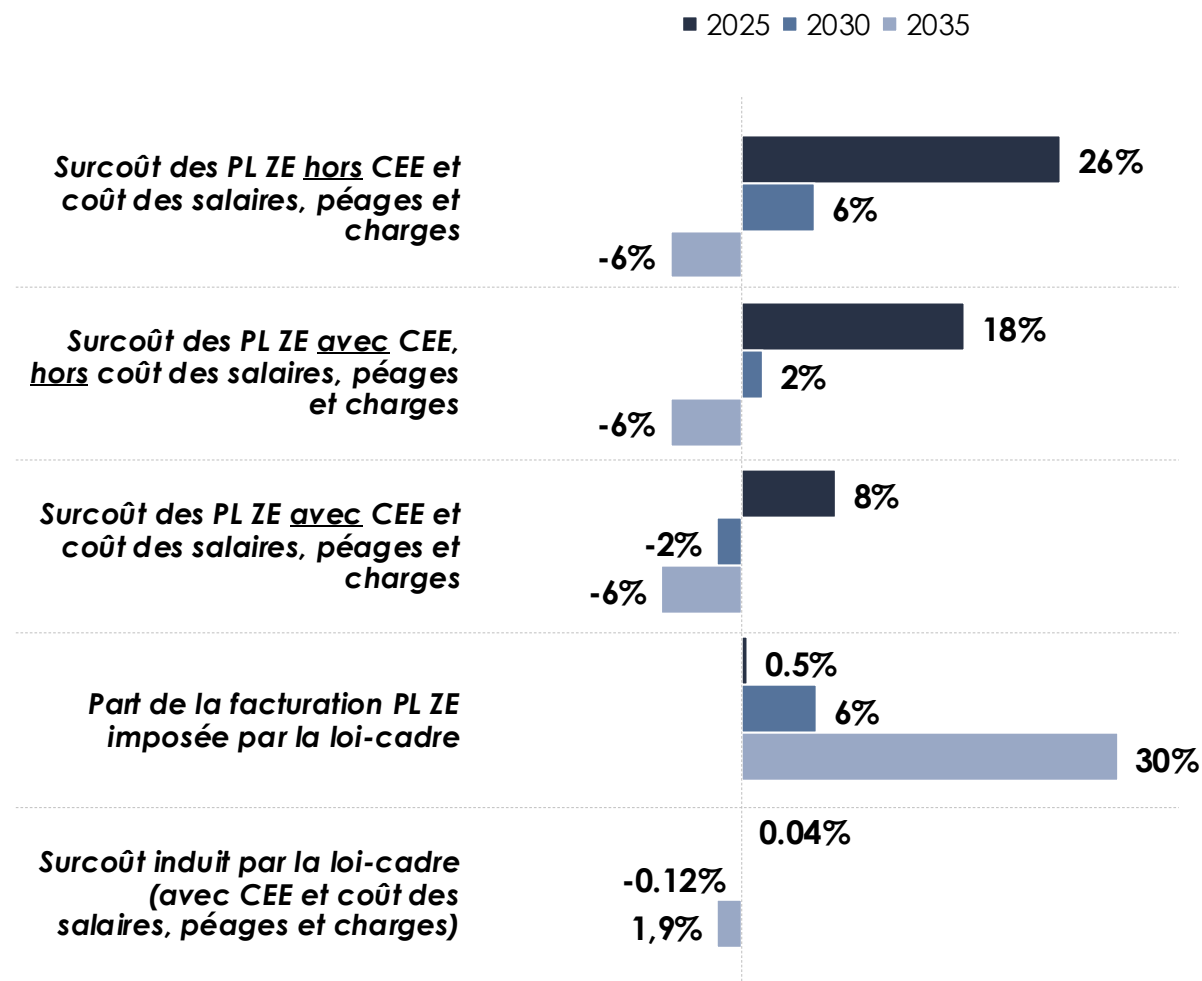
Synthèse de l'étude

A close-up photograph of a car's engine compartment. A person's hands are visible, using a diagnostic tool with a black handle and a red probe to inspect a component of the engine. The engine is covered in various hoses, wires, and plastic covers. A yellow cap is visible on a reservoir in the background. The overall scene is dimly lit, with the focus on the diagnostic work.

Synthèse | Au global, la trajectoire progressive fixée par la loi-cadre, circonscrite à une fraction des flux logistiques, génère un impact financier marginal pour les chargeurs

Principaux enseignements

- Le surcoût actuel du **transport routier lourd zéro émission** est de l'ordre de **+26%** (achat du véhicule, carburant/énergie, entretien, maintenance et assurance). Même sans le dispositif de CEE, ce type de transport devrait devenir **plus compétitif que le diesel entre 2030 et 2035** (dépendant de la typologie des véhicules et de leurs usages).
- En intégrant le **dispositif de CEE**, le surcoût à l'achat des poids lourds zéro émission est aujourd'hui d'environ **+18%**.
- Les coûts des prestations de transport incluent toutefois d'autres composantes. **En prenant en compte les salaires, péages et charges, le surcoût des prestations zéro émission se limite à environ 10%. Il serait encore plus marginal si l'on incluait également les coûts de structure et la marge des transporteurs.**
- Ainsi, au global, **la trajectoire progressive fixée par la loi-cadre n'entraîne qu'un impact financier marginal pour les chargeurs (maximum +0,06 %), et ce surcoût reste limité à une fraction de leurs flux logistiques.**
- Enfin, l'avantage économique futur des PL zéro émission rend l'effet de la **contribution climat ou pénalité pertinent uniquement à court terme.**



Détails de l'analyse

A close-up photograph of a car engine bay. The image is dimly lit, focusing on the mechanical components. In the upper right, a person's hands are visible, using a diagnostic tool with a black handle and a red probe to inspect the battery area. The battery is partially visible with a yellow warning label. Various hoses, wires, and engine parts are scattered throughout the frame, creating a complex scene of automotive machinery. The overall tone is professional and technical.

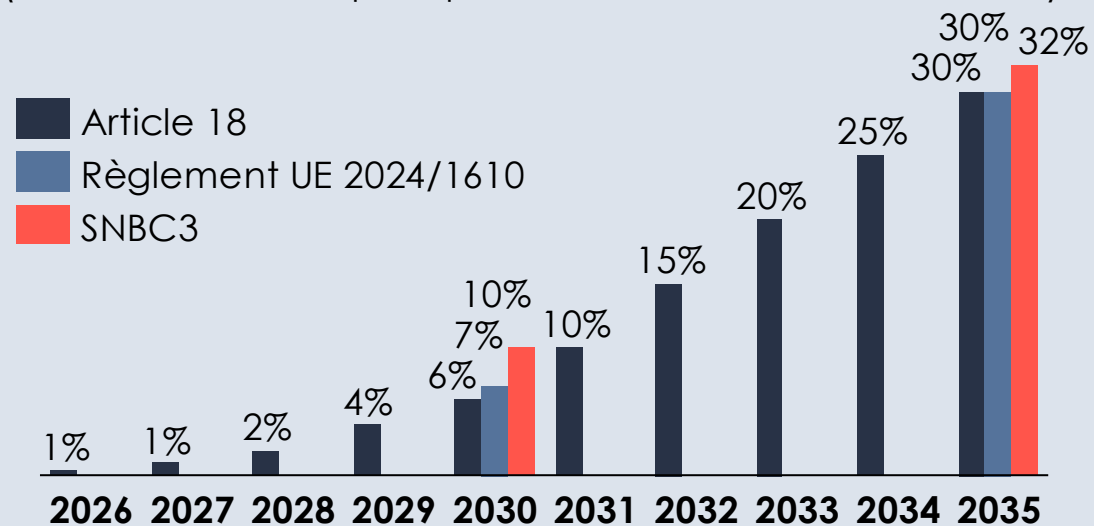
Contexte | L'article 18 du projet de loi-cadre relatif au développement des transports vise à imposer aux chargeurs un seuil minimal de transport en véhicules lourds zéro-émission

Objectif de la loi-cadre

Créer un marché dédié au transport routier opéré par des véhicules à émission nulle

- **Objectif annuel de recours minimal à des véhicules zéro-émission (électrique/H₂) par les chargeurs.** L'obligation est exprimée en **part de facturation** des prestations de transport routier ayant pour origine le territoire métropolitain, rapportée à la facturation totale des prestations de transport routier payées.
- **Trajectoire pluriannuelle progressive**
- **Grands donneurs d'ordre**
 - Entreprises de taille intermédiaire
 - Grandes entreprises disposant d'au moins 1 établissement en France, ayant un CA >50 M€, >250 salariés
- **Commissionnaires de transport** ayant un CA > 10M€
- **Mécanisme de rapportage et de publication sans prévoir de pénalité financière** et cas de non-atteinte des objectifs
- Hausse des facturations de 5 à 20% les premières années

La trajectoire veut rester ambitieuse tout en restant atteignable
(% de facturation opéré par des véhicules à zéro-émission)



Étude d'impact – Projet de loi-cadre relatif au développement des transports. NOR : TRAT2600206L/Bleue-1; 10 février 2026

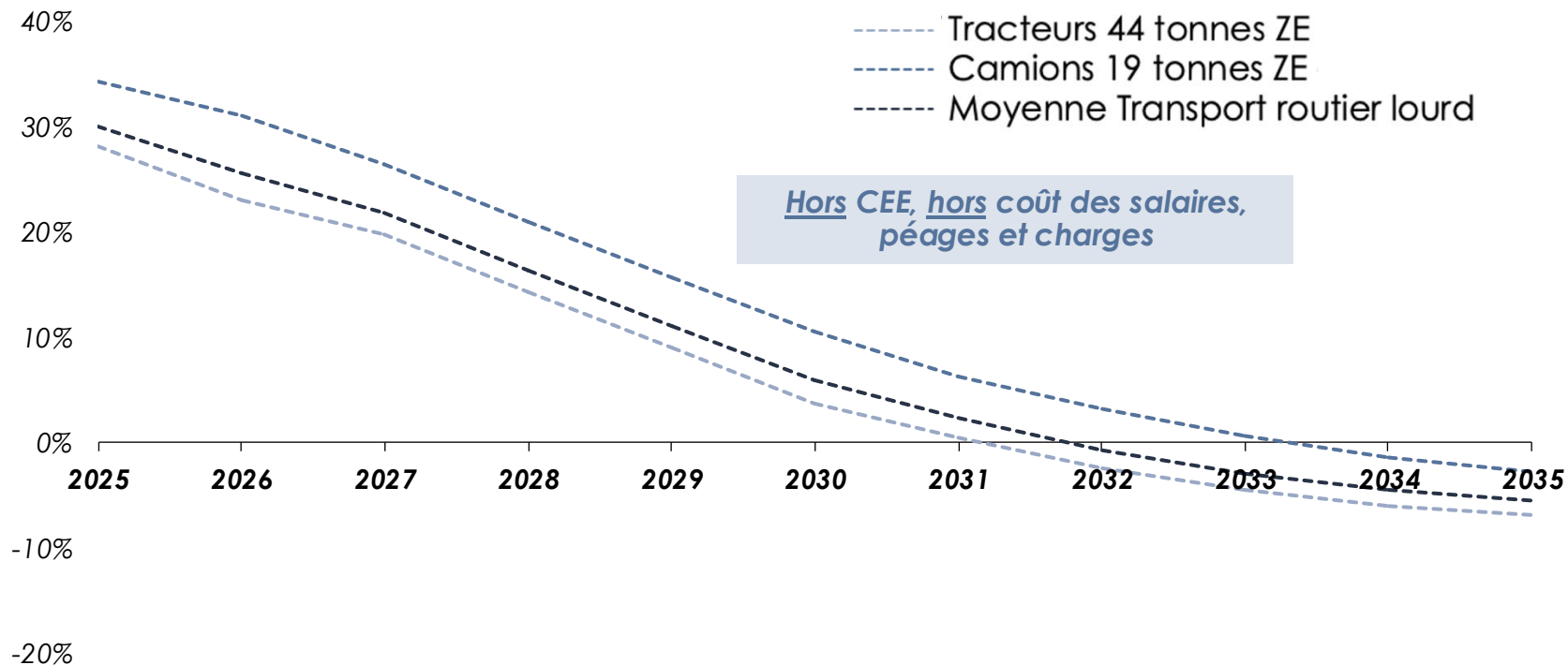
RÈGLEMENT (UE)2019/1242 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil

Analyse | Même hors CEE, le transport routier lourd zéro émission devrait devenir plus compétitif que le diesel entre 2030 et 2035, selon la typologie des véhicules et leurs usages

Principaux enseignements

- Aujourd'hui, le **surcoût moyen** d'un poids lourd routier zéro émission, comprenant l'achat du véhicule, le carburant/énergie, entretien, maintenance, et assurance, est **de l'ordre de +26 %** par rapport au diesel.
- Ce surcoût est variable et dépend notamment du taux d'utilisation du véhicule (prix d'achat +/- amorti) et du lieu de recharge du véhicule (points de recharge publics ou privés).
- Ce différentiel de coût devrait progressivement diminuer au cours des prochaines années pour atteindre un **point de compétitivité économique avec le diesel entre 2030 et 2035**.

Surcoût kilométrique associé au transport routier lourd zéro émission par rapport au diesel - Vision flotte (i.e. tenant compte du taux de pénétration annuel de véhicules ZE)

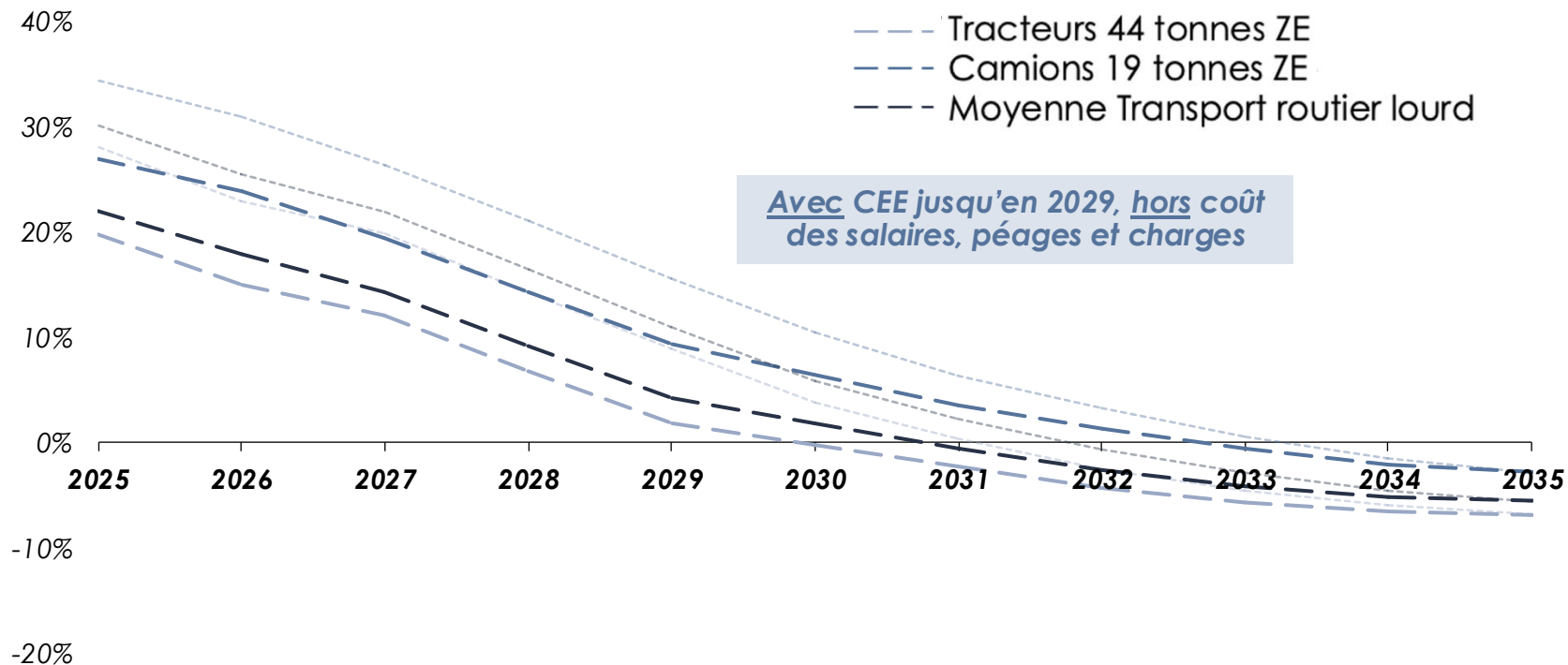


Analyse | En prenant en compte le dispositif de CEE, le surcoût à l'achat des poids lourds zéro émission se situe aujourd'hui autour de 20%

Principaux enseignements

- En intégrant un **dispositif de CEE** à l'achat de véhicules **jusqu'en 2029**, le surcoût actuel des poids lourds zéro émission baisse d'environ 30%. Ce surcoût dépend de **la typologie des véhicules et de leurs usages**.

Surcoût kilométrique associé au transport routier lourd zéro émission par rapport au diesel - Vision flotte (i.e. tenant compte du taux de pénétration annuel de véhicules ZE)

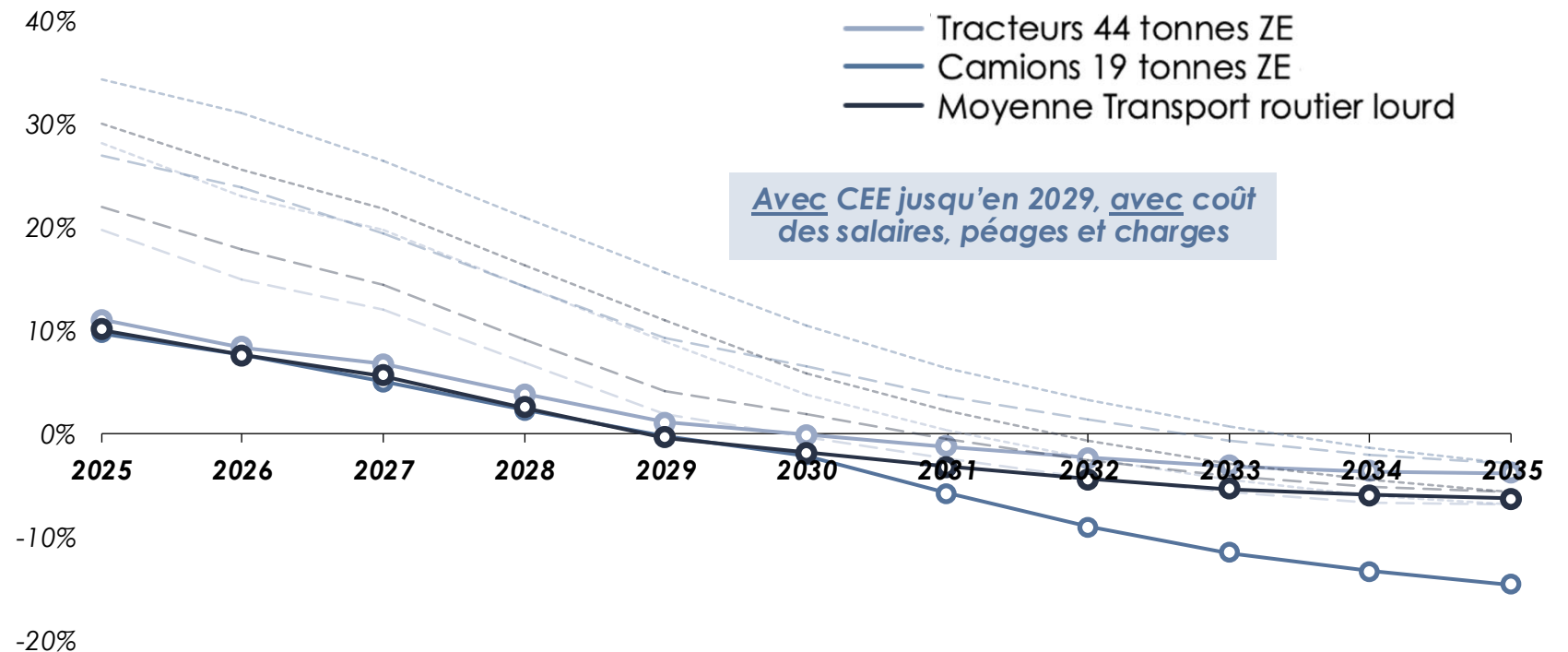


Analyse | En intégrant les salaires, péages et charges inclus dans les prestations de transport routier lourd, le surcoût des prestations zéro émission se limite à environ 10%

Principaux enseignements

- Lorsque l'on intègre les salaires, péages et charges, qui représentent actuellement environ 45% des coûts d'exploitation d'un poids lourd diesel, pour se rapprocher du coût total des prestations de transport routier, le surcoût des prestations zéro émission se limite à environ 10%.
- En intégrant également les frais de structure et la marge des transporteurs, ce surcoût devrait se réduire d'autant à l'échelle du coût complet.

Surcoût kilométrique des prestations de transport routier lourd zéro émission par rapport au diesel - Vision flotte (i.e. tenant compte du taux de pénétration annuel de véhicules ZE)

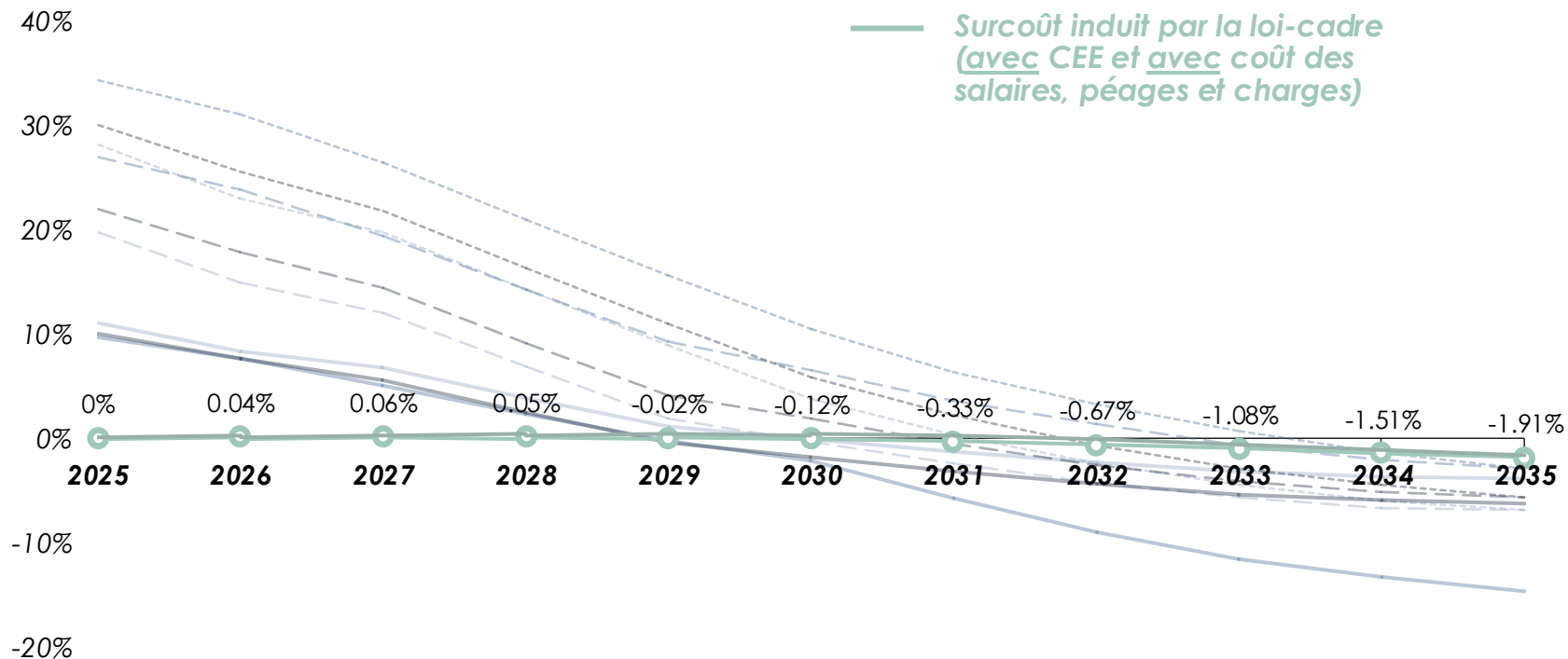


Analyse | Au global, la trajectoire progressive fixée par la loi-cadre, circonscrite à une fraction des flux logistiques, génère un impact financier marginal pour les chargeurs

Principaux enseignements

- Compte tenu du **faible surcoût** des prestations zéro émission et des **objectifs réglementaires progressifs** (6% en 2023, 30% en 2035), **l'impact économique devient alors marginal à l'échelle des chargeurs.**
- Par ailleurs, ce surcoût **ne concerne qu'une partie spécifique de leurs flux** (le transport routier lourd) et non l'ensemble de ses dépenses logistiques.

Surcoût kilométrique des prestations de transport routier lourd zéro émission par rapport au diesel - Vision flotte (i.e. tenant compte du taux de pénétration annuel de véhicules ZE)

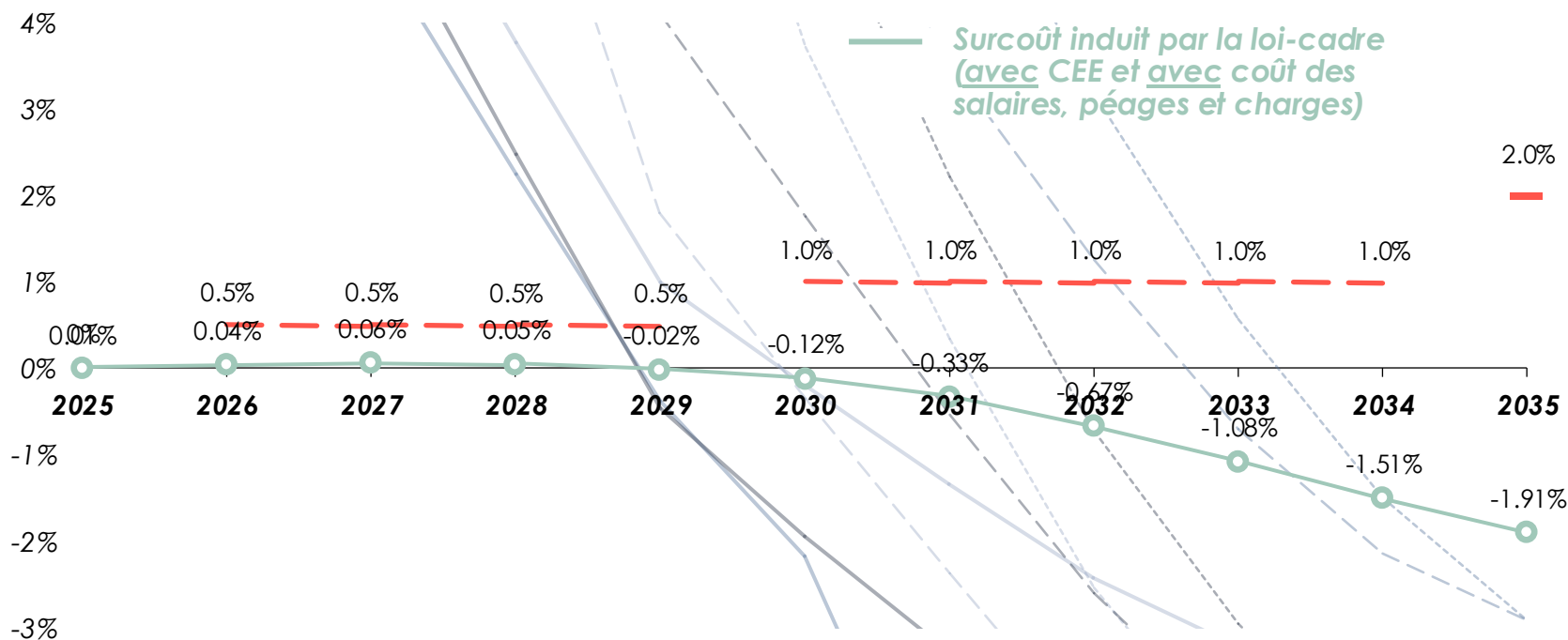


Analyse | Le caractère incitatif de la loi via l'application d'une contribution climat (ou pénalité) n'aura d'impact réel qu'à court terme

Principaux enseignements

- Si l'on retient une **contribution climat de 0,5 %**, comme proposé dans l'amendement n° I-2703 déposé le 22 octobre 2025 (finalement annulé), le niveau de contribution serait bien supérieur au coût réel des prestations de transport routier lourd zéro émission et donc **bien incitatif**.
- Avec des poids lourds zéro émission plus compétitifs que le diesel et une **contribution climat portée à 1%** à partir de 2030, la contribution deviendrait nettement supérieure au coût réel de décarbonation et donc très incitative, mais **en pratique moins déterminante** compte tenu de l'avantage économique des PL ZE.

Surcoût kilométrique des prestations de transport routier lourd zéro émission par rapport au diesel - Vision flotte (i.e. tenant compte du taux de pénétration annuel de véhicules ZE)





Paris | Lyon | Toulouse | Rennes

www.carbone4.com