

Juin 2026

Contribution de l'UFE au projet de loi-cadre sur les transports

L'UFE salue l'initiative du Gouvernement de présenter un tel projet de loi visant à définir le développement et le modèle de financement des transports. L'UFE soutient particulièrement les dispositions visant à accélérer l'électrification du transport public routier de marchandises. En effet, le secteur est quasiment intégralement dépendant des importations de produits pétroliers et pèse pour plus de 10 % des émissions nationales de gaz à effet de serre¹ : l'électrification du transport routier de marchandise doit s'accélérer. Aujourd'hui, seuls 2 % des poids lourds neufs immatriculés en 2025 étaient zéro émission, soit 865 véhicules, alors même que la SNBC3 fixe pour objectif 50 % d'immatriculations neuves électriques en 2030. Cette dynamique encore limitée s'explique notamment par un coût d'acquisition en moyenne encore 2 à 3 fois supérieur pour les poids lourds électriques, malgré une convergence progressive des coûts totaux de possession avec les motorisations thermiques. Afin d'électrifier les poids lourds, le défi repose également sur le déploiement d'infrastructures de recharges sur le territoire. La France ne compte aujourd'hui qu'une cinquantaine de stations de recharge dédiées aux poids lourds en itinérance, un niveau encore très éloigné des standards nécessaires à une électrification massive du fret routier. À titre de comparaison, l'Allemagne dispose de plus de 275 stations dédiées.

Au regard de l'urgence à électrifier la mobilité, et en particulier la mobilité routière, qui représente aujourd'hui plus de 80 % des importations de produits pétroliers (soit environ 29 milliards d'euros chaque année en moyenne entre 2011 et 2024ⁱ) et 94 % des émissions du secteur des transports en Franceⁱⁱ, l'UFE appelle à ce que ce projet de loi intègre pleinement ces enjeux afin de permettre l'atteinte des objectifs nationaux de décarbonation, en cohérence avec les orientations récemment publiées dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) et celles à venir dans la future stratégie nationale bas-carbone (SNBC3). **L'électrification des transports routiers répond non seulement à l'enjeu climatique,**

¹ Les poids lourds à eux seuls en sont responsables de 7,5 %, tandis que les véhicules utilitaires légers (VUL) contribuent à hauteur de 5,4 %¹.

mais aussi à l'impératif de souveraineté énergétique, alors que les crises géopolitiques deviennent de plus en plus fréquentes et intenses.

L'UFE considère qu'à l'issue de l'examen du texte au Sénat, cet enjeu n'a pas été suffisamment pris en compte. Cette insuffisance se manifeste tant dans l'esprit général du texte relatif à la programmation des investissements dans les infrastructures de transport, qui ne fait en l'état aucune mention explicite des enjeux climatiques ou de souveraineté énergétique, que dans ses dispositions plus opérationnelles, notamment en matière de planification du déploiement des infrastructures de recharge ou encore de mobilisation des leviers fiscaux et d'aides au déploiement de la mobilité électrique. Dans la perspective de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, l'UFE formule plusieurs propositions législatives et points de vigilance visant à garantir le développement efficace de l'électrification de la mobilité.

Propositions de l'UFE

I. Garantir des financements permettant l'électrification des transports routiers

II. Garantir le développement du réseau de bornes de recharge pilotables sur le territoire

1. Mettre en œuvre la réforme du dispositif d'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants (IRICC)
2. Soutenir et faciliter le raccordement au réseau électrique des bornes de recharges pilotables pour véhicules électriques
3. Planifier le déploiement des bornes de recharges, en particulier pour les poids lourds en itinérance
4. Inciter les communes à installer des bornes de recharge pour les poids lourds
5. Garantir une visibilité du prix de la recharge pour les véhicules électriques

III. Proposer un cadre à la fois contraignant en faveur du déploiement du transport public de marchandises

1. Mettre en place une trajectoire contraignante de recours au fret zéro émission pour les grands donneurs d'ordre
2. Électrifier les derniers kilomètres du transport public routier de marchandises

IV. Mettre en place des instruments fiscaux et financiers pour favoriser l'adoption des poids lourds et véhicules utilitaires légers électriques

1. Réserver et renforcer le mécanisme de suramortissement pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers zéro émission
2. Rendre attractif le prix de la recharge en itinérance pour les poids lourds électriques
3. Mettre en place une différenciation tarifaire des péages et du stationnement
4. Exonérer la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais d'immatriculation pour les poids lourds électriques
5. Prolonger et étendre le périmètre du prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m)

I. Garantir des financements permettant l'électrification des transports routiers

L'UFE appelle à ce que le projet de loi-cadre sur les transports flèche une partie des recettes issues de la fiscalité routière vers l'électrification du transport routier. Si le texte, dans les dispositions prévues à son article 1, suit à ce stade la logique « les transports financent les transports », il en résulte que l'ensemble des recettes issues de la fiscalité routière pourrait financer indistinctement les investissements dans tous les modes de transport. Or, ces recettes représentaient près de 60 % des ressources publiques liées aux transports en 2023ⁱⁱⁱ, et pourraient être mobilisées majoritairement au profit des investissements ferroviaires, qui concentrent près de 60 % des besoins d'investissement d'ici 2031 selon la Conférence France Transport^{iv}. Une telle situation poserait la question de la capacité à financer suffisamment la décarbonation de la mobilité routière, alors même que le transport routier représente 94 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et environ 25 % des besoins d'investissement d'ici 2031. Dans ce contexte, l'UFE considère que le texte devrait mieux articuler la programmation des investissements avec les objectifs de réduction des émissions du secteur des transports. Elle propose ainsi de prévoir un fléchage partiel des recettes issues de la fiscalité routière vers une enveloppe dédiée aux investissements contribuant à l'électrification du transport routier.

II. Garantir le développement du réseau de bornes de recharge pilotables sur le territoire

1. Mettre en œuvre la réforme du dispositif d'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants (IRICC)

En l'absence d'inscription à l'ordre du jour parlementaire de la réforme de l'IRICC^v, et alors que le dispositif de la TIRUERT prendra fin en décembre 2026, l'UFE appelle à ce que le projet de loi-cadre sur les transports intègre les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de l'IRICC.

Destiné à prendre le relais de la TIRUERT à compter du 1er janvier 2027, ce dispositif offre aux acteurs économiques une visibilité de long terme en fixant une trajectoire de réduction de l'intensité carbone des carburants jusqu'en 2035. Il préserve le principe d'un marché de certificats permettant aux distributeurs de carburants de satisfaire leurs obligations de décarbonation, tout en générant des revenus indispensables au financement des investissements réalisés par l'ensemble des filières en faveur de la réduction des émissions du secteur des transports, au premier rang desquelles l'électromobilité.

À l'inverse, sans mise en œuvre de l'IRICC au 1er janvier 2027, la disparition de tout mécanisme de soutien créerait un vide réglementaire aux conséquences immédiates pour les investissements et la poursuite de l'électrification des transports. Elle entraînerait un ralentissement immédiat des investissements engagés dans le cadre de la TIRUERT, compromettrait la trajectoire d'électrification des

transports portée par le Gouvernement, pourtant essentielle au renforcement de la souveraineté énergétique de la France. En particulier, selon les estimations de la filières, **l'absence de dispositif pourrait conduire à une hausse d'environ 20 % du coût de la recharge publique, soit environ 5€ supplémentaires pour une recharge de 50 kWh^{vi}**, réduisant l'attractivité économique du véhicule électrique, notamment pour les ménages qui ne disposent pas de recharge à domicile ou qui rechargent régulièrement sur les réseaux publics. Elle remettrait également en cause la capacité des opérateurs à tenir leur engagement, pris à l'Élysée le 26 mai dernier dans le cadre du lancement de l'équipe de France de l'électrification, de déployer 60 000 nouveaux points de recharge rapide et ultra-rapide accessibles au public d'ici 2030, représentant un investissement estimé à 3,5 milliards d'euros.

2. Soutenir et faciliter le raccordement au réseau électrique des bornes de recharges pilotables pour véhicules électriques

L'UFE appelle à ce que le projet de loi-cadre sur les transports accélère le maillage du territoire en bornes de recharge pilotables. À ce titre, **l'UFE soutient l'esprit des dispositions prévues à l'article 2** visant à instaurer, jusqu'en 2030, un mécanisme de prise en charge du coût de raccordement des infrastructures de recharge pilotables ouvertes au public implanté sur les installations annexes des routes express et des autoroutes non concédées.

L'UFE souligne la nécessité de faciliter le raccordement au réseau électrique dans des zones où un besoin important est anticipé pour l'avenir. En ce sens, **l'UFE a porté, à l'occasion de l'examen du texte au Sénat, la nécessité d'étendre au réseau de distribution le mécanisme de mutualisation des coûts déjà prévu dans le code de l'énergie pour le réseau de transport.** Pour anticiper et faciliter le raccordement des infrastructures de recharge dans des zones tendues, et éviter que le coût et les délais de raccordement ne constituent un frein à un projet de mobilité décarbonée, il est proposé de profiter d'une demande de raccordement dans une zone donnée pour dimensionner le réseau électrique au-delà des besoins induits par cette seule demande, en anticipant les besoins énergétiques des futurs utilisateurs de la zone. Le mécanisme proposé, s'inspirant des quotes-parts mises en place pour mutualiser le coût de raccordement des énergies renouvelables, permettrait une anticipation des besoins dans des zones stratégiques garantissant de meilleurs délais de raccordement et une répartition des coûts entre les acteurs, qui aujourd'hui sont un frein pour l'équilibre économique des projets de bornes de recharge. A l'heure actuelle, en l'absence de mécanisme de mutualisation, chaque premier demandeur dont le raccordement déclenche la création ou l'adaptation d'un poste source paye seul l'intégralité du coût de l'ouvrage. Cela peut donc générer un immobilisme de l'écosystème dans des secteurs à fort potentiel d'électrification, comme le transport routier de marchandises, ou dans le cadre d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) avec de fortes puissances à raccorder aux abords des autoroutes. Pour la collectivité, cela conduit à une désoptimisation des coûts, par des investissements non coordonnés,

reportés, voire non réalisés. En outre, les IRVE représentent déjà près d'un quart des demandes en moyenne tension, et la croissance se poursuivra avec les obligations réglementaires et l'électrification des flottes d'entreprises.

L'UFE salue l'adoption de cette proposition par le Sénat, et appelle l'Assemblée nationale à la confirmer.

3. Planifier le déploiement des bornes de recharges, en particulier pour les poids lourds en itinérance

L'UFE considère que le projet de loi-cadre sur les transports doit renforcer la planification et la cohérence territoriale du déploiement des infrastructures de recharge (IRVE). Compte tenu du caractère facultatif de la réalisation de schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), prévue par la loi LOM et à la main du bloc communal, l'UFE estime nécessaire de s'appuyer sur les outils régionaux existants afin de permettre une meilleure articulation entre les SDIRVE et la planification régionale, d'assurer une meilleure cohérence des déploiements, d'identifier les zones non couvertes et de garantir la lisibilité des investissements. Ainsi, l'UFE appelle le législateur à intégrer, au sein des SRADDET, un volet dédié à la cohérence du déploiement des IRVE, permettant de réaliser un diagnostic partagé, d'identifier les besoins non couverts et de définir des orientations à l'échelle régionale. Ce volet doit assurer la prise en compte des enjeux liés à la mobilité électrique dans les politiques de transport, d'intermodalité et de logistique, notamment pour les gares routières, les pôles d'échanges et les parcs-relais. En particulier, il devrait veiller à intégrer des dispositions dédiées aux infrastructures de recharge en itinérance pour les poids lourds, les autocars et les autobus électriques. En effet, le développement de la recharge en itinérance constitue une condition essentielle à l'électrification de ces usages, aujourd'hui freinée par l'insuffisance des infrastructures.

Dans la perspective de la publication annoncée par le ministre des Transports d'un schéma directeur national de déploiement des IRVE, il apparaît essentiel d'assurer l'articulation entre cette planification nationale et les dynamiques territoriales. À défaut d'une obligation immédiate, **une forte incitation au regroupement des communes, métropoles et intercommunalités pour l'élaboration de SDIRVE mutualisés permettrait d'assurer la cohérence des investissements.**

L'UFE rappelle que les enjeux de planification de déploiement des IRVE ont été identifiés, notamment dans le cadre des groupes de travail pour élaborer le plan d'électrification national, comme un levier clef d'électrification des transports routiers.

4. Inciter les communes à installer des bornes de recharge pour les poids lourds

L'UFE estime que le projet de loi-cadre sur les transports devrait encourager les communes à déployer des infrastructures de recharge pour poids lourds électriques sur les axes identifiés comme stratégiques. En

cohérence avec la mise en place d'un volet régional de coordination du déploiement des IRVE au sein des SRADDET et avec les orientations définies dans les SDIRVE, **l'UFE propose de faciliter l'accès au foncier nécessaire à l'implantation de ces infrastructures, notamment par l'identification et la mobilisation prioritaire de terrains situés le long des axes stratégiques de transport et de logistique dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire.** Cette approche permettrait de favoriser le maillage du territoire par un réseau de recharge cohérent et fiable et d'améliorer la disponibilité de la recharge en itinérance, en particulier pour les autocars et le transport de marchandises, tout en accompagnant l'électrification des poids lourds.

L'UFE souligne que l'accessibilité du foncier essentiel pour le bon développement des bornes de recharges pour les poids lourds en itinérance, a notamment fait l'objet de recommandation par la mission parlementaire sur la décarbonation des poids lourds^{vii}. En effet, l'UFE soutient la recommandation n°16 du rapport qui insiste sur la nécessité de favoriser l'accès au foncier *via* des priorités dans le cadre d'un aménagement foncier volontariste.

5. Garantir une visibilité du prix de la recharge pour les véhicules électriques

L'UFE invite le législateur à prévoir dans le texte des dispositions en faveur de l'amélioration de la visibilité du prix de la recharge. **L'UFE souligne la nécessité de prévoir des dispositions prévoyant la publication d'un indicateur sur le prix moyen de la recharge sur bornes publiques pour véhicules électriques,** à l'image du suivi et de la publication régulière des prix des carburants par les pouvoirs publics. Ces données permettraient de suivre la tendance des coûts les électromobilistes et des transporteurs mais également d'évaluer l'impact des politiques de soutien à l'électrification. En ce sens, l'UFE appelle à la publication mensuelle, par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), d'un indicateur du prix moyen de la recharge électrique sur bornes publiques. Cet indicateur, pourrait être exprimé en euros TTC par kilowattheure et décliné par catégories de puissance et permettrait d'améliorer la transparence du marché de la recharge publique et de renforcer la lisibilité des coûts pour les électromobilistes et les transporteurs.

L'UFE rappelle que les enjeux de transparence et de prévisibilité du coût de la recharge ont été identifiés, notamment dans le cadre des groupes de travail pour élaborer le plan d'électrification national, comme un levier clef d'électrification des transports routiers. Par la publication d'un tel indicateur, l'UFE appelle l'Assemblée nationale à confirmer cette priorité.

III. Proposer un cadre à la fois contraignant en faveur du déploiement du transport public de marchandises zéro-émission

1. Mettre en place une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro émission pour les grands donneurs d'ordre

L'UFE salue la proposition de trajectoire de recours à du transport public routier de marchandise zéro-émission. En effet, un tel cadre permet de faire reposer le coût de la décarbonation sur l'ensemble de la chaîne de valeur logistique. En plus des obligations de réductions des émissions imposés aux constructeurs, il est essentiel de soumettre les grands donneurs d'ordre à une trajectoire de recours à du fret routier zéro-émission. Toutefois, **l'UFE estime qu'une trajectoire plus ambitieuse devrait être imposée**, en ligne avec l'ambition des objectifs de décarbonation fixés dans la PPE3 et la future SNBC3.

À ce titre, l'UFE appelle l'Assemblée nationale à relever, de manière progressive et dès 2026, les seuils minimaux de recours aux véhicules lourds à émissions nulles, afin de garantir une montée en puissance plus rapide, cohérente et lisible de l'électrification du transport routier de marchandises. En outre, l'UFE regrette la version du texte adoptée par le Sénat, qui revient sur les ambitions de la trajectoire initialement proposée par le Gouvernement et en atténue la portée. **L'UFE appelle à une trajectoire plus contraignante pour garantir son efficacité.** Devraient être prévus une obligation de *reporting* associée à une trajectoire de pénalités en cas de non *reporting* ainsi qu'une trajectoire de pénalités en cas de non-respect de la trajectoire de recours à du fret zéro émission pour les donneurs d'ordre ne la respectant pas. En outre, la mise en place d'un cadre réellement contraignant permettrait d'éviter que des donneurs d'ordre exemplaires soient in fine lésés par des concurrents moins ambitieux en matière d'électrification.

L'UFE estime que les marchés publics devraient imposer le recours au fret zéro émission. À cette fin, les acheteurs publics devraient être tenus d'intégrer, parmi les critères de sélection des offres, un critère valorisant le recours à des véhicules à zéro émission pour les opérations de transport routier de marchandises réalisées dans le cadre de l'exécution des marchés. Pour les marchés les plus importants, des objectifs minimaux de recours au fret zéro émission pourraient également être intégrés dans les conditions d'exécution des contrats, en tenant compte de la maturité de l'offre disponible. À défaut d'une obligation totale, des objectifs ambitieux devraient être fixés pour les transports routiers dans le cadre de la commande publique. Cette mesure serait cohérente avec l'ambition d'adopter un grand plan national d'électrification et permettrait de positionner l'État en acteur exemplaire de la transition énergétique. L'UFE salue la prise en compte de cette recommandation dans le rapport de la mission parlementaire sur la décarbonation des poids lourds. En effet, dans la recommandation n°5, les rapporteurs proposent de créer une trajectoire de recours aux prestations de transport de marchandises par poids lourds à zéro émission dans le cadre des marchés publics, alignée sur la trajectoire prévue pour les donneurs d'ordre privés par l'article 18 du projet de loi-cadre pour le développement des transports.

L'UFE recommande d'élargir le périmètre des donneurs d'ordre concernés par la trajectoire de recours à du fret routier zéro-émission pour prendre en compte le transport de marchandises en compte propre. En effet, cela permettrait d'intégrer dans le périmètre de la trajectoire les 11,5 % du transport national du pavillon français opéré en compte propre^{viii}.

2. Électrifier les derniers kilomètres du transport public routier de marchandise

L'UFE appelle à ce que le projet de loi intègre les enjeux d'électrification des flottes de véhicules utilitaires légers (VUL), qui réalisent 13 % des marchandises totales transportées sous pavillon français^{ix}. L'UFE salue la prise en compte de cet enjeu par le Sénat, qui a étendu, conformément à la proposition de l'UFE, la trajectoire de recours à du fret zéro émissions au transport public routier de marchandise réalisés par des VUL. L'UFE appelle l'Assemblée nationale à confirmer cette disposition.

L'UFE recommande en outre de rendre obligatoire la mise à disposition d'une alternative de fret routier zéro émission au même tarif que pour du fret thermique pour les livraisons B2C de biens non périssables. Si un prix identique doit être proposé, le délai de livraison pourrait être allongé, dans une certaine limite. La possibilité d'un délai plus long permettrait aux transporteurs d'optimiser leurs charges.

L'UFE suggère, a minima, de rendre obligatoire l'affichage de l'empreinte carbone des options de livraisons proposées pour les livraisons B2C. Une telle mesure permettrait d'orienter davantage les consommateurs vers des solutions de livraisons bas-carbone et sans surcoût. Cela pourrait notamment se traduire par la modification des articles relatives à l'affichage carbone des produits et service dans le code de la consommation. Concrètement, il pourrait s'agir d'imposer aux professionnels du e-commerce un affichage lisible, visible et compréhensible de l'empreinte carbone de chaque option de livraison avant validation de la commande. L'information serait exprimée en grammes équivalent CO₂ par colis ou selon une unité réglementaire, et calculée sur la base d'une méthodologie harmonisée avec celle déjà prévue à l'article L. 1431-3 du code des transports, avec la possibilité de recourir à des valeurs par défaut par catégorie de livraison. Ce dispositif, assorti d'un encadrement proportionné pour les petites entreprises et d'un régime de sanction en cas de non-respect, vise à transformer un choix logistique aujourd'hui opaque en un levier de transition écologique.

IV. Mettre en place des instruments fiscaux et financiers pour favoriser l'adoption des poids lourds et véhicules utilitaires légers électriques

En complément d'une trajectoire contraignante de recours à du fret zéro-émissions pour les grands donneurs d'ordre, l'UFE appelle le législateur à intégrer dans le projet de loi des dispositions visant à rendre bien inférieur le coût total de possession (TCO) des véhicules électriques à celui de leurs équivalents thermiques afin d'inciter les transporteurs à électrifier leur flotte. Si aujourd'hui les TCO des deux technologies sont presque équivalents^x, le principal frein réside dans le fait que le coût d'acquisition d'un poids lourds électriques est encore aujourd'hui 2 à 3 fois plus élevés que sont équivalents thermiques^{xi}. En plus d'objectifs clairs en faveur de l'électrification du transport routier, l'UFE appelle à créer un signal économique clair, prévisible et stable afin de faciliter l'investissement des transporteurs dans des poids lourds et véhicules utilitaires légers électriques. En outre, afin de soutenir la filière

industrielle européenne et à l'instar de l'éco-score mis en place pour les véhicules légers, **l'UFE propose que ces dispositifs soient, lorsque cela est possible et pertinent, réservés aux véhicules fabriqués en Europe.** Ainsi, l'UFE recommande de mettre en place les 5 instruments suivants :

1. Réserver et renforcer le mécanisme de suramortissement aux poids lourds zéro-émission et véhicules utilitaires légers

L'UFE recommande d'augmenter le taux de suramortissement pour les poids lourds électriques de 3,5 à 16 tonnes de 75 % à 150 %, afin de réduire significativement le surcoût alors fiscalement pris en compte, et ainsi améliorer la rentabilité nette pour les transporteurs. En outre, mettre en place un amortissement linéaire accéléré sur 3 à 5 ans au lieu de la durée normale d'amortissement de 7 à 10 ans, permettrait de répartir plus rapidement l'avantage fiscal et d'améliorer la trésorerie des transporteurs. **L'UFE propose également d'introduire un mécanisme similaire pour les véhicules utilitaires légers**, par exemple avec un taux de 20 %. En effet, si certaines études suggèrent que dans certains cas le TCO des véhicules utilitaires légers électriques (après déduction des aides) est proches de celui de leurs équivalents thermiques^{xii}, une grande différence existe en fonction des modèles. De plus, à l'achat, la valeur d'acquisition d'un VUL électrique comparé à son équivalent peut être de 10 000€ plus chère^{xiii}.

2. Rendre attractif le prix de la recharge en itinérance pour les poids lourds électriques

L'UFE appelle à mettre en place une baisse de l'accise sur la recharge en itinérance. En ce sens, l'UFE salue la prise en compte de cette recommandation dans le rapport de la mission parlementaire sur la décarbonation des poids lourds. En effet, dans la recommandation n°11, les rapporteurs proposent d'accorder une réduction de TICFE de 25 % aux transporteurs ayant recours aux camions électriques. **A défaut un mécanisme de remboursement de l'accise sur l'électricité lors de la recharge des poids lourds électriques en itinérance pourrait être instauré.** Un tel mécanisme, similaire au remboursement de l'accise sur les produits pétroliers appliqué aux carburants fossiles, encouragerait les transporteurs à électrifier leurs flottes de poids lourds. L'accise sur l'électricité consommée par un poids lourd électrique pourrait être remboursée à 100 % jusqu'en 2030. Concrètement, ce dispositif permettrait aux transporteurs de récupérer environ 10 % du coût total d'un plein^{xiv}. Au-delà de 2030, la trajectoire de remboursement ou de baisse de l'accise pourrait être progressivement réduite et liée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc de poids lourds. Cela permettrait de maintenir une incitation économique à l'électrification tout en limitant l'impact sur les finances publiques.

Une telle mesure permettrait de mener une politique publique cohérente en faveur de l'électrification des transports routiers, technologie la plus efficace pour réduire les émissions de la filière et sa dépendance aux carburants fossiles. A noter qu'en 2024, le soutien public aux carburants fossiles dans le transport de marchandises était plus de dix fois supérieur à celui destiné à l'électrification des poids lourds.

Près de 1,4 Md€ ont été alloués aux motorisations thermiques, contre seulement 137 M€ pour l'électrique, en cumulant appels à projets et suramortissement. Autrement dit, 93 % des aides publiques au fret routier favorisent les carburants fossiles^{xv}.

3. Mettre en place une différenciation tarifaire de péages et de stationnement

L'UFE insiste sur l'urgence de transposer dans le projet de loi la directive Eurovignette concernant l'introduction d'une différenciation tarifaire aux péages en faveur des poids lourds zéro-émission. La directive Eurovignette révisée en 2022 impose une tarification différenciée des péages en fonction des émissions de CO₂ des camions circulant sur le réseau routier européen TEN-T. Elle ouvre également la possibilité d'étendre cette tarification au réseau non concédé. Dans les États membres qui l'ont appliqué jusqu'au 31 décembre 2025, les camions zéro-émission ont pu bénéficier de réductions de péage allant jusqu'à 100 %. Depuis le 1^{er} janvier 2026, cette exonération a été remplacée par une réduction de 75 %. Ces nouvelles tarifications seront mises en place en 2026 dans 17 États membres et 62 % des tonnes-kilomètres de poids lourds au sein de l'Union européenne^{xvi}. Le coût du péage est non négligeable dans le TCO des véhicules. **En appliquant la réduction de péage maximale prévue par la directive, un transporteur longue distance pourrait bénéficier d'une réduction de TCO allant jusqu'à 7 500 € / an sur un tracteur routier électrique^{xvii}.** Cet avantage, combiné aux économies d'exploitation de l'électrique (coût de l'énergie et maintenance réduits), permettrait de combler l'écart de TCO avec le diesel et d'accélérer la bascule du marché. En outre, la transposition de la directive Eurovignette permettrait de prévoir des accès réservés aux véhicules zéro-émission à certaines infrastructures, comme les parkings sécurisés pour les poids lourds. A noter que la directive permet également d'intégrer d'autres critères environnementaux dans les péages, tels que les polluants locaux (NO_x, particules fines) ou les coûts de congestion. **Plus largement, l'UFE estime qu'un mécanisme de différenciation tarifaire aux péages sur critère carbone pourrait être étendu à l'ensemble des véhicules électriques.** Afin de garantir une stabilité des revenus issus des péages autoroutiers, une trajectoire fixant des réductions incitatives, par exemple pendant trois premières années, pourrait ensuite être dégressive dans le temps et conditionnée à l'atteinte d'objectifs d'électrification du parc.

L'UFE salue la prise en compte de cette recommandation dans le rapport de la mission parlementaire sur la décarbonation des poids lourds. En effet, dans la recommandation n°10, les rapporteurs soulignent qu'une modulation temporaire du tarif de péage améliorerait la compétitivité-coût des camions à zéro mission. Selon les contributions écrites de la DGE et de la DGITM mentionnées, une augmentation annuelle moyenne de 0,5 % des tarifs de péage sur tous les tracteurs thermiques permettrait de compenser un abattement de 50 % pour les tracteurs à zéro émission, sur la période 2026-2030. Afin de donner une impulsion forte à l'achat de véhicules lourds à zéro émission, les rapporteurs proposent de réduire de 75 % les péages pour ces véhicules entre 2026 et 2029 (ce qui représente une économie de 7 500 euros par

camion comme susmentionné), puis de 50 % en 2030 et 2031 et, sous réserve que la directive « Eurovignette » soit modifiée pour permettre cette modulation au-delà de 2031, de 25 % en 2032 et 2033. **L'UFE encourage le législateur à rendre obligatoire la tarification différenciée fondée sur le critère carbone pour les collectivités locales et les opérateurs privés de stationnement.** Cette mesure s'appliquerait dès qu'un stationnement n'est pas gratuit. Par exemple, un véhicule léger électrique pourrait bénéficier d'une réduction de 50 à 100 % du tarif horaire en centre-ville. Un poids lourd électrique pourrait profiter d'un tarif préférentiel dans les aires de stationnement et zones logistiques.

4. Exonération de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais d'immatriculations pour les poids lourds électriques

L'UFE plaide pour l'exonération de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et des frais d'immatriculation pour les poids lourds électriques. Si le montant de la taxe annuelle sur les véhicules lourds et les frais d'immatriculation représentent un budget inférieur à 1 000€ par an et par véhicule pour les transporteurs, il s'agit d'une mesure permettant de contribuer à la réduction du TCO d'un véhicule électrique mais également d'envoyer un signal politique clair en faveur de l'électrification du transport public routier de marchandises. En 2025, la taxe annuelle sur les véhicules lourds représentait moins de 200 M€ pour les recettes publiques^{xviii}. Compte tenu du faible taux d'électrification du parc roulant de poids lourds (3 % fin 2025), l'impact sur les finances publiques serait donc faible.

5. Prolonger et étendre le périmètre du prêt à taux zéro pour la mobilité (PTZ-m)

L'UFE recommande d'étendre l'expérimentation du prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule électrique aux flottes professionnelles et publiques sur l'ensemble du territoire. Cela permettrait de mieux embarquer les établissements de crédits ou sociétés de financement dans son déploiement, aucun n'ayant à ce jour signé de convention pour le PTZ mobilité. Prévu par la loi « climat et résilience » de 2021, le PTZ-m a pris fin au 31 décembre 2025 et permettait à titre expérimental d'acheter ou de louer un véhicule électrique sans payer d'intérêt sur le crédit. Il était réservé aux personnes ou entreprises qui habitent ou travaillent dans ou à proximité d'une Zone à Faible Émission (ZFE). La mise en place d'une telle mesure se traduirait par la modification de l'article 107 de la loi Climat et Résilience.

Références

-
- ⁱ Transport & Environnement. *De quoi voulons-nous vraiment dépendre pour faire rouler la France*. Rapport, Transport & Environnement, 2026
- ⁱⁱ SDES, *Chiffres clés des transports – Édition 2025*, Ministère de la Transition écologique, 2025
- ⁱⁱⁱ SDES, *Dépenses et recettes publiques liées aux transports, Chiffres clés des transports – Édition 2025*
- ^{iv} Vie publique, *Quels financements pour les infrastructures de transports ?*, 9 juil. 2025
- ^v Pour rappel, le principe de transposition de ce mécanisme européen a été adopté par le Sénat dans le cadre de l'examen du projet de loi DDADUE le 19 janvier dernier.
- ^{vi} Une recharge complète d'une batterie de 50 kWh sur borne publique coûte aujourd'hui entre 20€ et 35 €, IDEX, *Tout savoir sur le prix de la recharge de voiture électrique*, consulté le 22 juin 2026, <https://www.idex.fr/le-blog/tout-savoir-sur-le-prix-de-la-recharge-de-voiture-electrique>.
- ^{vii} Assemblée nationale. (s.d.). *Document parlementaire n° L17N317592327*. Assemblée nationale.
- ^{viii} SDES, *Le transport routier intérieur de marchandises du pavillon français en 2024*, Données et études statistiques, 26 nov. 2025.
- ^{ix} DRIEAT, *Des véhicules utilitaires légers en pleine évolution : résultats de l'enquête DRIEAT 2022*, 7 janv. 2025
- ^x ORT Bourgogne-Franche-Comté / DREAL, *Électromobilité dans le transport routier de marchandises – Présentation DREAL*, 9 avr. 2024
- ^{xi} Transport & Environnement, *Poids lourds électriques : comment transformer l'essai*, octobre 2025
- ^{xii} Transport & Environnement, *Analyse des coûts totaux de possession (TCO) — fiches nationales France*, mars 2022
- ^{xiii} Arval, *TCO Scope 2025 : l'écart se creuse entre véhicules électriques et thermiques*, 9 sept. 2025
- ^{xiv} Un camion de 40 tonnes parcourant 400 km consommerait environ 480 kWh, correspondant à un coût total d'électricité d'environ 130 € à un tarif moyen de 0,27 €/kWh. L'accise applicable pour les véhicules haute puissance est de 25,31 €/MWh (taux normal et majoration ZNI) ce qui représente une accise totale de 12 € sur un plein type. Un poids lourd diesel parcourant la même distance consommerait environ 140 L, pour un coût brut de 252 € (à 1,80 €/L). Après application du remboursement de l'accise sur les produits pétroliers (ex-TICPE) sur le gazole pour transport routier de marchandises (15,56 €/hl, soit environ 22 € pour ce plein), le coût net d'un plein diesel serait de l'ordre de 230€.
- ^{xv} idem
- ^{xvi} Cargors, *Impact van tolheffingen en milieuzones op wegtransportkosten in Europa (2024–2026)*, 2025
- ^{xvii} Transport & Environnement, *Poids lourds électriques : comment transformer l'essai*, octobre 2025
- ^{xviii} Union TLF. *Alléger la fiscalité du transport routier de marchandises : contribution à la Conférence "Ambition France Transports" – Atelier 2 (note économique)*. 26 mai 2025