

Note de Position
La Chaîne Logistique du Froid

Aides d'urgence au transport routier : un dispositif inadapté aux spécificités du transport sous température dirigée

Date : 20 avril 2026
Lieu : Paris

1. Contexte et approche sectorielle

La publication du décret n°2026-289 du 17 avril 2026 relatif aux aides exceptionnelles au transport routier marque une reconnaissance par les pouvoirs publics de l'impact de la crise énergétique sur le secteur.

Toutefois, à l'instar des constats formulés par les organisations professionnelles, ces aides apparaissent aujourd'hui structurellement insuffisantes, notamment pour les acteurs du **transport sous température dirigée**, qui supportent des coûts énergétiques significativement supérieurs à la moyenne du secteur.

La Chaîne Logistique du Froid, souhaite apporter un éclairage complémentaire afin d'intégrer pleinement les spécificités du transport sous température dirigée dans l'analyse globale du dispositif.

2. Un secteur partiellement protégé mais exposé à des effets résiduels

Le secteur du transport routier bénéficie d'un cadre réglementaire structurant, notamment :

- **l'indexation obligatoire des prix du transport sur l'évolution du gasoil,**
- ainsi que, pour les activités concernées, l'indexation du **GNR (groupes frigorifiques)**, généralement répercutée en pied de facture.

Ce mécanisme constitue un outil essentiel d'amortissement des fluctuations énergétiques.

Cependant, plusieurs limites opérationnelles subsistent :

- délais de répercussion (effet retard),
- hétérogénéité des pratiques contractuelles,
- difficultés d'application dans certains segments (messagerie, distribution urbaine, contrats courts),
- négociation commerciale parfois défavorable aux transporteurs.

En conséquence, **l'indexation ne neutralise pas totalement l'impact des hausses brutales**, en particulier dans les phases de choc comme celle actuellement observée.

3. Spécificités énergétiques du transport sous température dirigée

Le transport frigorifique présente une intensité énergétique supérieure à la moyenne du secteur, liée à :

3.1. Une double consommation

- carburant moteur (gasoil),
- carburant ou énergie du groupe frigorifique (souvent GNR).

3.2. Une contrainte incompressible

Le maintien de la chaîne du froid repose sur des exigences réglementaires strictes (ATP, sécurité sanitaire), ne permettant pas d'ajuster la consommation énergétique à la baisse.

4. Éclairage économique : articulation entre indexation et aides publiques

4.1. Hypothèse de référence (véhicule frigorifique)

- Kilométrage annuel : 120 000 km
- Consommation : 32 L/100 km
- Consommation frigorifique : 6 000 L/an

4.2. Surcoût lié à la hausse du carburant (+0,50 €/L)

- Consommation totale : 44 400 L
- Surcoût brut : **≈ 22 200 € / an**

4.3. Effet de l'indexation

Selon les configurations contractuelles, l'indexation permet de compenser :

- **60 % à 80 % du surcoût**, avec un décalage temporel

Reste à charge estimé :

- **entre 4 400 € et 8 800 € par véhicule et par an**

4.4. Contribution des aides publiques

- Aide maximale : **500 € par véhicule** (tracteur... hors semi -remorque)

Couverture du reste à charge :

$$500 / (4400 \text{ à } 8800 \text{ €}) = 6\% \text{ à } 11\%$$

Le reste à charge au niveau du transporteur est de l'ordre de 3900€ à 8300 €/ tracteur

5. Lecture sectorielle : un dispositif utile mais insuffisant

Au regard de ces éléments :

- les aides constituent un **complément bienvenu** au mécanisme d'indexation, mais leur niveau reste **relativement modeste au regard des effets résiduels**, notamment pour les segments les plus énergivores.

Par ailleurs, la logique forfaitaire :

- ne reflète pas les écarts d'intensité énergétique entre activités,
- peut conduire à une couverture différenciée selon les métiers.

Par ailleurs, au-delà de son niveau, le dispositif présente également des limites d'accès : inscrit dans le cadre du régime des aides de minimis (plafonnées à 300 000 € sur trois ans par SIREN), il pourrait exclure de facto certaines entreprises ayant déjà mobilisé des dispositifs d'accompagnement, notamment en matière de transition énergétique ou d'investissement matériel.

En pratique, ces aides apparaissent ainsi davantage orientées vers les TPE et PME n'ayant pas encore eu recours à ces mécanismes, ce qui en limite la portée pour une partie des acteurs du secteur

6. Enjeux pour la filière du froid

Le transport sous température dirigée joue un rôle central dans :

- l’approvisionnement alimentaire,
- la distribution pharmaceutique,
- la continuité des chaînes logistiques sensibles.

Sa soutenabilité économique repose sur un équilibre fin entre :

- capacité de répercussion des coûts,
- pression concurrentielle,
- intensité énergétique structurelle.

7. Pistes d’ajustement dans une logique constructive

Dans une approche complémentaire aux dispositifs existants, La Chaîne Logistique du Froid propose d’examiner :

7.1. Adapter les aides aux spécificités énergétiques

- Mise en place d’un **coefficient majorateur “froid”** (+30 à +50 %)
- Intégration de la consommation des groupes frigorifiques

7.2. Passer d’une logique forfaitaire à une logique proportionnelle

- Aide indexée sur :
 - les litres consommés
 - ou le kilométrage réel

7.3. Assouplir les critères d’éligibilité

- Neutraliser l’impact des financements (leasing, crédit)
- Adapter le critère EBE/CA aux réalités du secteur
- Refléter la diversité des modèles économiques du secteur

7.4. Mettre en place un dispositif spécifique “transport frigorifique”

- reconnaissance officielle du surcoût énergétique
- mécanisme dédié en cas de crise énergétique

7.5. Une articulation renforcée avec les mécanismes d'indexation

- prise en compte des délais de répercussion
- sécurisation des pratiques contractuelles

8. Conclusion

Le dispositif d'aides mis en place par les pouvoirs publics constitue une réponse utile dans un contexte d'urgence.

Toutefois, pour les acteurs du transport sous température dirigée **l'intensité énergétique spécifique**, combinée aux **limites opérationnelles de l'indexation**, justifie une attention particulière dans l'évaluation et l'évolution du dispositif.

La Chaîne Logistique du Froid se tient à la disposition des pouvoirs publics et des organisations professionnelles pour contribuer à cette analyse, dans une logique de **complémentarité, de précision et d'efficacité collective**.