

**Note de Position  
17 avril 2026**

**Transport sous température dirigée**

**Révision carburant : enseignements du modèle espagnol et ajustement nécessaire du dispositif français**

**1. Constat stratégique**

La récente réforme espagnole issue du REAL Decreto-ley 9/2026 du 14 avril 2026 sur la révision des prix du transport marque un tournant majeur en Europe : elle transforme un mécanisme existant en outil réellement opposable et contraignant.

Dans un contexte de forte volatilité énergétique, l'Espagne fait un choix clair : le transporteur ne doit plus être la variable d'ajustement de la chaîne logistique.

La France dispose déjà d'un dispositif juridiquement avancé, mais celui-ci reste insuffisamment opérant dans les faits, notamment dans les relations commerciales.

**2. France vs Espagne : deux modèles complémentaires**

**Le modèle français : précision sectorielle (notamment pour le frigorifique)**

La France se distingue par une approche techniquement pertinente :

- prise en compte de la variation du carburant de traction ;
- **prise en compte spécifique du groupe froid autonome** ;
- référence à des indices objectifs (CNR).

C'est aujourd'hui le seul modèle qui reconnaît pleinement la réalité économique du transport sous température dirigée.

**Le modèle espagnol : force d'exécution et opposabilité**

L'Espagne franchit un cap avec :

- une **formule unique obligatoire** (fin des négociations contractuelles dérogatoires) ;
- une **révision automatique** (notamment en transport continu) ;
- une **obligation stricte de transparence sur facture** ;
- des **sanctions jusqu'à 18 000 €** en cas de non-respect.

**En conséquence : Le mécanisme devient contraignant, contrôlable et sanctionnable.**

### 3. Enjeu spécifique du transport frigorifique

**Le transport sous température dirigée présente une singularité majeure :**

il cumule **double exposition énergétique** :

- carburant de traction ;
- énergie du groupe froid.

En France, cette réalité est intégrée :

- poids énergétique total  $\approx$  **21 à 23 %** du coût (CNR).

En Espagne :

- application d'un coefficient carburant global pouvant atteindre **0,5 (50 % du prix transport)**.

### 4. Lecture du delta

L'analyse fait apparaître un écart significatif :

- France (frigo longue distance) :  $\approx$  **22 %** de pondération énergétique réelle
- Espagne : **30 % à 50 %** de répercussion possible

**Delta : +8 à +28 points**

**Interprétation :**

- L'Espagne peut permettre une **répercussion plus élevée**, mais moins ciblée sur le froid ;
- La France est **plus juste économiquement**, mais **moins protectrice dans l'exécution**.

### 4 bis. Spécificité française : remontée de la fiscalité du GNR et impact sur le froid

Au-delà des précédents propos, la situation française sur le transport frigorifique marque une évolution dont l'impact est à souligner : la **remontée progressive de la fiscalité du GNR (gazole non routier)**.

Depuis le 1er janvier 2026, celle-ci atteint **36,79 €/MWh**, dans un contexte de convergence fiscale.

**Un impact direct sur le transport frigorifique :**

Le GNR étant utilisé pour alimenter les **groupes frigorifiques autonomes**, la hausse fiscale renchérit donc **directement le coût du froid embarqué**.

Cela crée une pression spécifique à notre filière, distincte du transport classique.

## 5. Point de rupture actuel en France

Malgré un cadre juridique robuste :

- la répercussion est **encore contournée ou négociée** ;
- la transparence sur facture est **insuffisamment respectée** ;
- les transporteurs restent en pratique **exposés au rapport de force commercial**.

**En conséquence : le problème n'est plus la règle, mais son opposabilité réelle.**

## 6. Position :

Le bon modèle n'est pas un copier-coller du système espagnol.

**Il faut combiner :**

- la  **finesse économique française** (prise en compte du groupe froid),
- avec la **force coercitive espagnole**.

## 7. Recommandations opérationnelles

1. **Sanctuariser la répercussion énergétique**
  - rendre toute clause dérogatoire inopposable ;
  - renforcer le caractère automatique.
2. **Rendre la facture opposable**
  - obligation de ligne détaillée traction + froid, sous peine d'amende comme validé en Espagne,
  - standardisation des pratiques.
3. **Introduire un régime de sanctions**
  - en cas de refus de répercussion par le donneur d'ordre ( Idem décret espagnol) ;
  - progressif mais réellement dissuasif.
4. **Reconnaître officiellement la spécificité frigorifique**
  - intégrer explicitement la double énergie dans tous les dispositifs ;

**La France dispose du bon modèle économique pour le transport frigorifique, mais pas encore du bon niveau d'exécution.**

**L'Espagne démontre qu'un mécanisme de répercussion ne devient efficace que lorsqu'il est obligatoire, lisible et sanctionné.**

**L'enjeu n'est pas de choisir entre les deux modèles, mais de les combiner. »**

## Conclusion

Dans un contexte de tension énergétique durable, la sécurisation de la répercussion carburant devient un enjeu de pérennité pour la filière.

Pour le transport sous température dirigée, plus exposé que les autres segments, **ne pas faire évoluer le cadre français reviendrait à fragiliser durablement l'équilibre économique des acteurs.**