

Urgence carburants – Transport frigorifique

Double enjeu prix et approvisionnement dans un contexte géopolitique dégradé – nécessité d’une réponse différenciée pour le transport sous température dirigée

1. Une hausse brutale des coûts dans un contexte de choc énergétique mondial

Depuis janvier 2026, le transport frigorifique subit une augmentation significative des coûts énergétiques :

- Gazole routier : **+0,40 €/L**
- GNR (groupes frigorifiques) : **+0,45 €/L**

Cette évolution représente :

- **+66 € / jour / véhicule**
- **+5 500 € par trimestre**
- **près de 275 000 € en trois mois pour 50 véhicules**

Ces hausses s’inscrivent désormais dans un contexte international aggravé, marqué par la guerre en Iran et les perturbations du détroit d’Ormuz.

La hausse actuelle n’est pas conjoncturelle, **mais structurelle et durable.**

2. Un risque inédit : la perturbation massive de l’approvisionnement

Au-delà du prix, la disponibilité du carburant devient un enjeu critique.

La perturbation du détroit d’Ormuz, par lequel transite environ **20 % du pétrole mondial**, entraîne :

- désorganisation des flux énergétiques
- tensions sur les volumes disponibles
- volatilité accrue des marchés

Le risque est désormais double : **prix + accès au carburant.**

3. Une traduction directe : hausse des prix et tensions d’avitaillement en Europe

Ces perturbations génèrent :

- une hausse rapide des prix
- une pression sur les capacités d’importation
- un risque de mesures de priorisation

Le risque devient **immédiatement opérationnel.**

4. Un contexte national déjà sous tension à très court terme

En France, les premières tensions sont déjà visibles :

- gazole autour de **2,25 €/L (+50 centimes** en un mois)
- **près de 10 % des stations-service** en rupture partielle ou totale
- allongement des délais d'approvisionnement

La France reste par ailleurs **dépendante des importations de diesel**, limitant sa capacité d'adaptation.

Le risque d'avitaillage est déjà une réalité locale.

5. Un secteur structurellement plus exposé et non arbitrable

Le transport frigorifique cumule :

- double dépendance énergétique
- fonctionnement continu
- contraintes sanitaires strictes
- absence totale de flexibilité

Aucune capacité d'adaptation en cas de tension.

6. Une équation économique fragilisée et un cadre d'indexation insuffisamment respecté

Le secteur est déjà pénalisé par une indexation Gasoil et GNR encore non systématiquement appliquée par l'ensemble de la profession.

Mais au-delà de cet état de fait, une difficulté majeure persiste du côté des chargeurs car dans les faits des pressions commerciales s'exercent pour limiter ou neutraliser ces indexations

Cette situation conduit à un transfert injustifié du risque énergétique vers les transporteurs.

Elle fragilise directement leur capacité à :

- absorber les hausses
- maintenir leur activité
- investir dans la transition énergétique

7. Un enjeu direct pour l'alimentation et la santé publique

Le transport frigorifique garantit :

- l'approvisionnement alimentaire
- la distribution de produits de santé
- la continuité de la chaîne du froid

Toute défaillance impacte directement la population.

8. Un double risque désormais avéré : économique et opérationnel

Le secteur fait face à :

- un **choc économique durable**
- un **risque opérationnel immédiat**

Il est le **plus critique et le plus exposé**.

9. Nécessité d'une réponse publique différenciée et anticipée

Une réponse générique est insuffisante.

Il est impératif de :

- 1. Reconnaître le transport frigorifique comme secteur critique**
 - ⇒ Intégration explicite dans les politiques publiques
- 2. Renforcer et sécuriser les mécanismes d'indexation carburant**
 - ⇒ Obligation stricte d'application en pied de facture (gazole + GNR)
 - ⇒ Interdiction de contournement contractuel
 - ⇒ Contrôle et sanctions en cas de non-respect
 - ⇒ Protection des transporteurs face aux pressions commerciales
- 3. Traiter spécifiquement la question des coûts**
 - ⇒ Automatisation de la prise en compte du GNR dans les dispositifs de compensation mis en place par l'état.
- 4. Adapter les dispositifs de soutien**
 - ⇒ Ajustement temporaire ciblé
- 5. Anticiper les tensions d'approvisionnement**
 - ⇒ Intégration dans les plans de crise carburant
- 6. Mettre en place une priorisation explicite**
 - ⇒ Accès prioritaire au carburant pour :
 - Le transport frigorifique
 - Les flux alimentaires et sanitaires
- 7. Accélérer les alternatives énergétiques**
 - ⇒ Solutions électriques, hybrides, cryogéniques
- 8. Structurer les pratiques contractuelles**
 - ⇒ Clauses d'indexation obligatoires et opposables

10. Conclusion : une urgence stratégique dans un contexte de crise internationale

La situation actuelle révèle une réalité claire :

le transport frigorifique est confronté simultanément à :

- ⇒ une pression économique extrême
- ⇒ un risque d'approvisionnement
- ⇒ et des déséquilibres contractuels persistants

Sans action :

- ⇒ fragilisation rapide du secteur
- ⇒ risque de rupture de la chaîne du froid

Il doit être reconnu comme **une infrastructure critique au service de l'alimentation & de la santé**

Position

- **Garantir** l'application effective des **mécanismes d'indexation** carburant ;
- **Sécuriser l'accès** au carburant ;
- Et faire du **transport frigorifique** un secteur **prioritaire**.

C'est assurer la **continuité** de **l'approvisionnement des populations**.

Maryline DORTIGNAC,
Déléguée Générale de
LA CHAÎNE LOGISTIQUE DU FROID