

Baromètre AFT-VEDECOM auprès des dirigeants d'entreprises de transport :

Conduite assistée et automatisation de la conduite : besoins d'accompagnement et représentations sur l'avenir

Mars 2026

*Ces travaux ont été menés dans le cadre de l'Institut de Transition Énergétique VEDECOM et ont bénéficié d'une aide de l'État au titre de France 2030.



TRANSPORT & LOGISTIQUE
Créativité pour l'emploi





L'enquête a été réalisée par téléphone au mois d'octobre 2025 auprès de 626 répondants, dirigeants et responsables d'entreprises de transport d'un échantillon composé d'entreprises de transport des deux secteurs d'activité « Transports routiers de fret et de proximité » et « Transports routiers de fret interurbains ». Quelques entreprises ont aussi déclaré avoir comme activité principale : « Messagerie, fret express » ou « Autres activités de poste et de courrier ».

La marge d'erreur pour lire les résultats est de 4% au seuil de confiance de 95%.

Ci-dessous les caractéristiques de l'échantillon :

NAF	Entreprises répondantes
Transports routiers de fret et de proximité	268
Transports routiers de fret interurbains	321
Messagerie, fret express	17
Autres activités de poste et de courrier	20
Total général	626

Effectifs salariés	
Moins de 10 salariés	151
10 à 49 salariés	310
50 à 249 salariés	137
250 salariés et plus	28
Total général	626

Nombre de véhicules de transport lourds (+ de 3,5 tonnes)	
1 à 4	60
5 à 9	90
10 à 49	337
50 à 99	78
100 et plus	61
Total général	626



Introduction

Les Adas (Advanced Driver Assistance System), également appelés systèmes d'aide à la conduite, sont de plus en plus répandus dans le parc de poids lourds français et sont utilisés au quotidien par les conducteurs. Depuis 2022, l'Union Européenne impose l'équipement d'aides à la conduite dans tous les véhicules neufs, camions compris, via le Règlement (UE) 2019/2144 dit GSR2¹. D'après le SDES², 4 poids lourds en circulation sur 10 et 1 tracteur routier sur 2 ont moins de 5 ans³.

Le transport de fret lourd automatisé connaît quant à lui des évolutions récentes avec les annonces, à date de réalisation de l'enquête, de plusieurs acteurs de ce marché. Par exemple, Pony.ai, entreprise technologique chinoise, annonce une production en masse d'une gamme de camions autonomes en Chine en 2026⁴. Aurora, entreprise technologique américaine, invite ses followers à voir, en live sur LinkedIn, ses camions autonomes opérer aux États-Unis⁵.

Les technologies d'automatisation sont aujourd'hui au cœur de l'évolution de la conduite.

L'enrichissement technologique des camions pour la conduite pose des questions de maîtrise de ces outils par les conducteurs, de sécurité, d'émergence de nouveaux risques liés à leur utilisation⁶ et aussi d'acceptabilité par les conducteurs.

Le sujet du camion autonome soulève, quant à lui, des promesses et des enjeux qui peuvent bouleverser le secteur et l'offre des acteurs de la supply chain.

Pour ces raisons, l'AFT Transport et Logistique, en tant qu'expert de l'emploi, de la formation et des questions humaines au cœur des transformations du secteur transport et logistique, s'est associée à l'Institut VEDECOM, institut de R&D dédié aux mobilités, qui mêle les sciences humaines et sociales et les sciences de l'ingénieur pour réfléchir et concrétiser les solutions de demain, afin d'évaluer le niveau d'équipement en Adas des transporteurs, les difficultés d'utilisation des conducteurs et le besoin en accompagnement (formation, information...).

Ce baromètre s'attache également à sonder les dirigeants et responsables d'entreprises de transport sur leurs représentations du transport de fret lourd automatisé (horizons, impacts attendus,...).

¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/fra>

² Service des données et études statistiques de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement

³ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/621-500-poids-lourds-en-circulation-au-1er-janvier-2025?rubrique=58&dossier=1348>

⁴ https://www.prnewswire.com/news-releases/ponyai-announces-gen-4-autonomous-truck-lineup-set-for-mass-production-and-deployment-in-2026-302618804.html?tc=eml_cleartime

⁵ <https://www.linkedin.com/events/7429556510281760768/>

⁶ https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2024-06/les_aides_a_la_conduite_%28adas%29.pdf

Synthèse des résultats



Un parc de poids lourds globalement équipé en systèmes d'aide à la conduite

95% des dirigeants et responsables interrogés indiquent que leur flotte de véhicules lourds (plus de 3,5T) est équipée d'aides à la conduite, de série, au moment de l'achat du véhicule ou de la location.

D'après notre baromètre, les technologies d'assistance au freinage sont les plus répandues dans les flottes, avec 94% de taux d'équipement, suivies des systèmes d'alerte (ex. somnolence, angles morts) à 87%.

68% des répondants souhaitent disposer d'Adas en lien avec le respect des vitesses et des distances (reconnaissance des panneaux de vitesse et préconisations, régulateur de vitesse, régulateur de vitesse adaptatif, limiteur de vitesse, adaptation intelligente de la vitesse).

1 responsable sur 10 déclare que ses conducteurs rencontrent des difficultés concernant l'utilisation des aides à la conduite

D'après les dirigeants et responsables interrogés, la grande majorité des conducteurs, 82% des dirigeants et responsables interrogés déclarent que leurs conducteurs ont bénéficié d'un accompagnement afin d'expliquer le fonctionnement des aides à la conduite des véhicules lourds de leur entreprise.

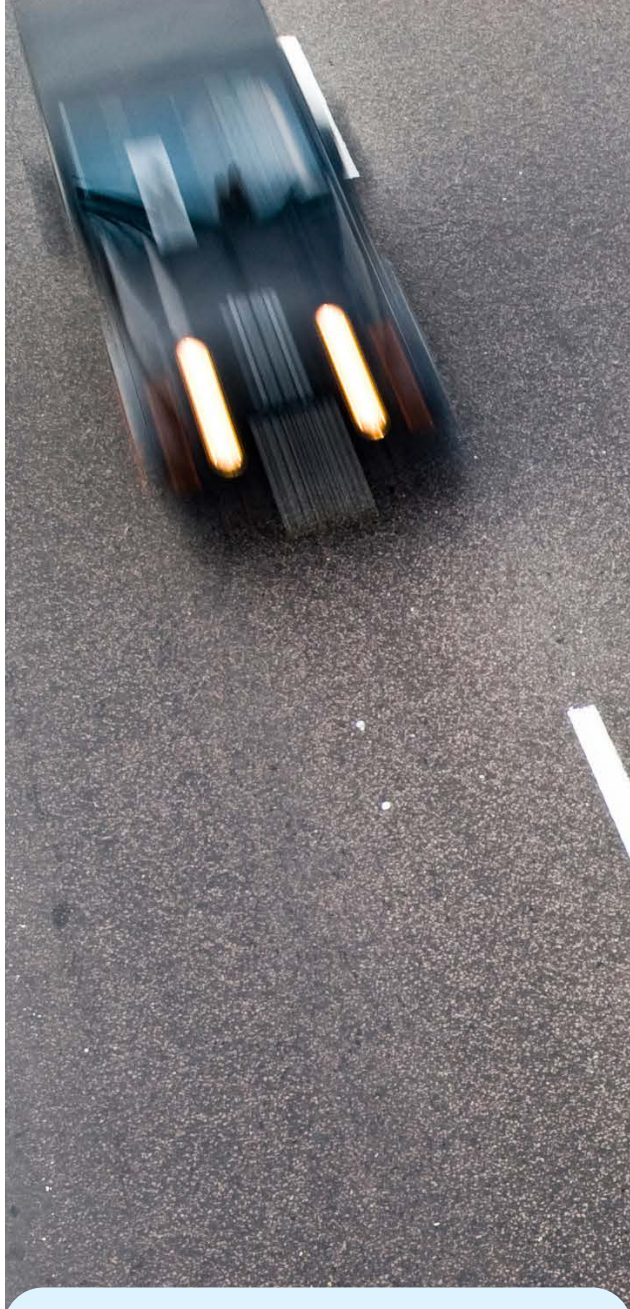
77% des dirigeants et responsables interrogés sont satisfaits de l'accompagnement reçu par leurs conducteurs.

76% d'entre eux estiment que leurs conducteurs n'ont pas besoin de davantage d'accompagnement.

16% des dirigeants et responsables interrogés déclarent que leurs conducteurs n'ont pas reçu d'accompagnement sur les aides à la conduite.

11% des responsables interrogés déclarent que leurs conducteurs rencontrent des difficultés avec les Adas. Pour cette fraction, les difficultés rencontrées sont de plusieurs ordres, voici les difficultés citées (plusieurs réponses étaient possibles) :

- **38%** : mauvaise expérience à l'usage
- **31%** : fonctionnement non maîtrisé
- **30%** : sentiment de perte de contrôle
- **28%** : manque de confiance envers la technologie
- **20%** : méconnaissance de l'apport-utilité
- **18%** : perte du plaisir de conduire
- **11%** : perte de vigilance lors de la conduite





L'incertitude domine pour les transporteurs concernant l'impact du transport lourd de fret automatisé sur leur entreprise

Le niveau de connaissance sur le camion autonome est limité, 2,7 sur 10 en moyenne sur une échelle de 1 à 10, mais semble logique par rapport au faible niveau de médiatisation de cette technologie et l'absence, à date, d'exploitation commerciale, médiatisée et généralisée en Europe.

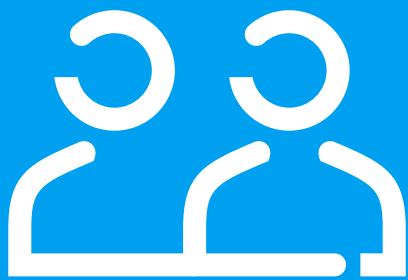
Néanmoins, les estimations des répondants sur les horizons de déploiement du transport de fret lourd automatisé semblent assez cohérentes avec la maturité de la technologie et son déploiement actuel :

- **40%** des répondants estiment que le camion autonome avec un conducteur à bord sera déployé dans les 6 à 10 ans à venir
- **64%** des répondants estiment que le camion autonome sans conducteur à bord sera déployé dans plus de 20 ans ou jamais

En termes d'impact, le baromètre s'est attaché à mesurer la perception de l'impact du transport de fret lourd automatisé sur l'entreprise et les salariés.

Concernant l'impact pour l'entreprise, c'est plutôt l'incertitude qui domine, certainement en lien avec le manque de connaissance du sujet, des cas d'usages, du coût de la technologie et des gains potentiels, même si le sujet revêt une connotation plus négative que positive :

- **42%** des dirigeants et responsables sont indécis sur l'impact pour leur entreprise
- **39%** anticipent des impacts négatifs
- **19%** anticipent des impacts positifs



Lorsqu'il est demandé aux répondants de préciser le type d'impacts qu'ils anticipent pour leur entreprise :

- 20% n'y voient aucun impact
- 20% ne se prononcent pas
- 19% considèrent le transport lourd de fret automatisé comme potentiellement inadapté, faisant référence à la réalité de leur activité et aux contraintes techniques et logistiques :

- Le transport automatisé ne paraît pas adapté à des activités de transport spécifique : transport d'animaux vivants, de matières dangereuses, pour le BTP
- Les contraintes liées à l'environnement et aux infrastructures ne sont pas forcément favorables : trajets courts, livraisons rurales, centres-villes denses, routes pas adaptées
- L'activité de transport comporte une dimension humaine importante qui apporte de la flexibilité et un ajustement aux cas particuliers : des process parfois très flexibles par rapport à la demande du client, des livraisons porte à porte et des manœuvres difficiles à réaliser

- 8% y voient des gains possibles en termes de sécurité
- 8% voient une possibilité d'économies financières

Concernant l'impact du transport de fret lourd automatisé sur les salariés, c'est une perception négative qui prédomine :

- 59% des dirigeants et responsables estiment que l'impact du camion autonome sera négatif pour les salariés
- 29% sont indécis
- 12% anticipent des impacts positifs pour les salariés

Lorsqu'il est demandé aux répondants de préciser le type d'impact qu'ils anticipent pour les salariés, les réponses indiquent notamment :

- 23% : suppressions d'emplois
- 19% : aucun impact
- 15% : ne se prononcent pas
- 12% : perte de sens et transformation du métier
- 11% : meilleures conditions de travail (ex : confort)



L'analyse

de l'AFT Transport & Logistique et de l'Institut VEDECOM

Les aides à la conduite

Les flottes de véhicules lourds sont équipées d'Adas aujourd'hui et **les conducteurs routiers sont globalement familiers avec ces équipements** même si leurs spécificités et fonctionnements peuvent varier selon l'ancienneté des véhicules, leur niveau de gamme et les marques.

Les résultats montrent aussi que les dirigeants et responsables interrogés souhaiteraient être davantage équipés d'aides à la conduite pour le respect des vitesses et des distances, indiquant une préoccupation des transporteurs pour la diminution du risque routier et des infractions.

Au regard des difficultés exprimées dans ce baromètre pour une fraction des conducteurs concernant l'utilisation des aides à la conduite et du coût humain et financier de l'accidentologie, **il paraît important d'identifier les difficultés concrètes d'utilisation des systèmes d'aides à la technologie ainsi que les facteurs de défiance envers la technologie.**

La sensibilisation et la formation des conducteurs à l'utilisation optimale des aides à la conduite concourent à la prévention et à l'amélioration de la sécurité routière pour les entreprises de toutes les tailles.

Afin de tirer le maximum des gains possibles en matière de sécurité et de confort de travail pour les conducteurs, **l'enjeu semble être de construire une confiance et une utilisation raisonnées et optimales des aides à la conduite** en travaillant par exemple sur les meilleures pratiques d'utilisation des aides au regard des situations ainsi que sur leurs performances et leurs limites par rapport à la conduite ou manœuvre humaine. Les tests grandeur nature peuvent aussi être intéressants pour faire expérimenter et ressentir le fonctionnement des aides.

En ce sens, en termes d'actions, **il pourrait être intéressant pour une entreprise de transport d'évaluer le niveau d'acceptabilité et d'utilisation des Adas sur sa flotte**, les usages de ses conducteurs, et ainsi détecter les résistances, les difficultés, les meilleures pratiques et les besoins en formation.

À travers les aides à la conduite, c'est le rapport à la technologie des conducteurs qui est à l'épreuve et les difficultés qu'elles posent en conditions réelles se dévoilent. Il paraît intéressant de tirer les enseignements des pratiques actuelles des conducteurs avec les aides à la conduite (utilisation effective, désactivation, condition d'acceptabilité, identification des résistances, besoin de formation) pour appréhender au mieux, avec les collaborateurs, un futur où les camions seraient encore plus équipés.

Le transport routier lourd automatisé

L'incertitude exprimée dans ce baromètre par les transporteurs interrogés concernant l'impact du transport lourd automatisé de fret reflète une difficulté logique de ces derniers à se projeter sur un temps aussi long (10 ans et plus) en l'absence de connaissances stabilisées sur les cas d'usages, la maturité de la technologie et la valeur apportée par ces nouvelles technologies par rapport aux investissements à réaliser. Surtout dans la conjoncture actuelle et de ces derniers mois.

L'automatisation de la conduite est un sujet dont le développement est encore incertain et dont les impacts potentiels ne sont pas encore démontrés, c'est un sujet de moyen-long terme pour les transporteurs. Il est également important de prendre du recul avec les annonces des constructeurs sur un marché des véhicules très concurrentiel et de sonder la réalité et les conditions de l'exploitation commerciale de camions avec des fonctions d'automatisation de la conduite.

Malgré ces incertitudes, **il paraît important pour la filière d'être en veille sur ce sujet afin de construire sa vision et d'anticiper l'impact sur les métiers et les compétences**, pour plusieurs raisons :

- Les évolutions technologiques au service des activités de la supply chain et de la conduite connaissent aujourd'hui un développement rapide grâce à l'intelligence artificielle. Des cas d'usages pourraient à l'avenir se consolider et se prêter au contexte français pour l'utilisation de camions avec fonction d'automatisation de la conduite ;
- La filière en Europe et en France rencontre des difficultés chroniques de recrutement en lien avec des besoins importants de renouvellement de la population des conducteurs qui est une population plutôt âgée et en fin de carrière professionnelle ;
- Si les technologies d'automatisation de la conduite s'avèrent révéler des gains en matière de sécurité, ce sera un facteur d'adoption pour les entreprises et les conducteurs ;
- L'utilisation de cette technologie par d'autres acteurs, distributeurs ou chargeurs qui pourraient réfléchir à un modèle économique utilisant cette technologie.