

## **Accompagner la transition du Transport Routier par une répartition juste et équitable de la valeur et la lutte contre les Prix abusivement bas**

**Maillon logistique essentiel au dynamisme économique, le transport routier est marqué par d'importants déséquilibres dans la relation commerciale entre transporteurs et donneurs d'ordre.**

**L'OTRE formule plusieurs propositions en faveur d'une revalorisation du transport routier, qui s'articulent autour de quatre enjeux.**

Ces propositions concrètes, d'initiative réglementaire ou législative, sont ainsi structurées :

### **I. Mieux qualifier et sanctionner les pratiques de prix abusivement bas**

» **Proposition n°1** : Modifier l'article L 3242-2 du code des transports pour mieux qualifier et sanctionner la pratique des prix abusivement bas.

### **II. Garantir la transparence des prix proposés par les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises et les responsabiliser pour mieux lutter contre les prix abusivement bas**

» **Proposition n°2** : Modifier l'article L. 3221-1 du code des transports pour responsabiliser l'ensemble des prestataires proposant une offre de transport et sanctionner et mieux contrôler la pratique des prix abusivement, en instaurant une obligation d'affichage des prix.

### **III. Assurer des revenus décents et fixes pour les transporteurs routiers**

» **Proposition n°3** : Légiférer en faveur de la **primauté aux indicateurs du CNR dans les relations commerciales entre transporteurs et donneurs d'ordre**, pour les activités dont le CNR publie les indices.

» **Proposition n°4** : Lutter contre les clauses abusives des contrats commerciaux en réaffirmant le caractère illégal **des « clauses tunnels »** en application de l'indexation « énergie », prévue à l'article L.3222-1 du code des Transports, par la publication d'un acte interprétative du ministère des Transports (circulaire ministérielle, FAQ publiée sur le site du ministère des Transports...).

### **IV. Limiter les prestations de transport non-valorisées**

» **Proposition n°5** : Réglementer les conditions de gestion et d'échanges des palettes, source de stress et de manutention pour les conducteurs.

» **Proposition n°6** : Transposer intégralement dans la loi et compléter les dispositions de l'article 11 du contrat type relatives à l'encadrement des temps d'attente chez le client afin de les rendre d'application obligatoire.

## I- Mieux qualifier et sanctionner les pratiques de prix abusivement bas

[L'article L. 3221-1](#) du code des Transports précise que tout prestataire de transport public routier de marchandises, et notamment **les transporteurs routiers de marchandises, opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale** de transport public routier de marchandises définis au 5° de [l'article L. 3261-1](#), **commissionnaires de transport ou loueurs** de véhicules industriels avec conducteur, est tenu d'offrir ou de pratiquer un prix qui permette de couvrir à la fois :

- Les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité ;
- Les charges de produits énergétiques et d'entretien ;
- Les amortissements ou les loyers des véhicules ;
- Les frais de route des conducteurs de véhicules ;
- Les frais de péage ;
- Les frais de documents de transport et les timbres fiscaux ;
- Et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Or, [l'article L3242-2](#) du même code qui réprime les infractions découlant de l'article L3221-1 reste très imprécis dans sa rédaction :

« Est punie d'une amende de 90 000 € **la méconnaissance**, pour tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1, des obligations résultant des dispositions de cet article ».

### **Proposition n° 1 : Modifier l'article L 3242-2 du code des transports pour mieux qualifier et sanctionner la pratique des prix abusivement bas**

**Article L 3242-2 modifié** du Code des Transports : « **Le fait**, pour tout prestataire de transport mentionné à l'article L. 3221-1, **de ne pas offrir ou de ne pas pratiquer un prix qui permet de couvrir l'ensemble des éléments cités au même article** est passible d'une amende de 90000 € pour une personne physique et **de 450 000 € pour une personne morale** ».

## II- Garantir la transparence des prix proposés par les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises et les responsabiliser pour mieux lutter contre les prix abusivement bas

**Les offres de transport déposées par les opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises dont les bourses de fret, proposent des prix pouvant apparaître abusivement bas et ne répondant pas aux exigences de la loi. Ces offres sont le plus souvent déposées par des commissionnaires de transports.**

L'article L. 3221-1 du code des Transports concerne les **opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale** de transport public routier de marchandises définis au 5° de l'article L. 3261-1, c'est-à-dire les seuls " opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises " **qui proposent un service d'intermédiation, fourni à distance par voie électronique**, entre des entreprises de transport public routier de marchandises et des clients, **présentant un caractère indissociable de la prestation de transport proprement dite**, dans la mesure où cette intermédiation tend à donner à des clients l'accès à une offre de services de transport sur le contenu de laquelle l'opérateur exerce une influence décisive en définissant les conditions essentielles de ces services, de leur exécution ou de leur prix ou en sélectionnant le transporteur retenu.

"Si les opérateurs de bourse numérique de fret " s'entendent **des opérateurs d'un service d'intermédiation présentant un caractère dissociable de la prestation de transport proprement dite**, dans la mesure où cette intermédiation tend uniquement à faciliter la mise en relation entre une offre et une demande, il n'en demeure pas moins qu'elles contribuent involontairement à véhiculer des offres qui ne répondent manifestement pas aux exigences de l'article L. 3221-1 du code des Transports, **notamment par l'absence d'un affichage obligatoire du prix de la prestation de transport sur l'offre déposées sur leur plateforme.**

L'OTRE est favorable à imposer à l'ensemble des opérateurs de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises **une obligation d'affichage des prix**. La mesure envisagée imposerait donc à tous les opérateurs concernés une contrainte supplémentaire, en ce que ces derniers ne pourraient plus faire état d'offres ou de demandes de services ne mentionnant pas de proposition de prix.

Une telle mesure ne porte pas atteinte aux libertés économiques protégées tant par la Constitution que par le droit de l'Union Européenne, dans la mesure où elle peut légitimement être justifiée par le respect de la législation relative à l'encadrement du prix des prestations de transport routier de marchandises. En outre, les règles européennes tendent à favoriser la transparence des prix pratiqués par les prestataires de services et mentionnés sur les plateformes numériques.

**Proposition n°2** : compléter l'article L. 3221-1 du code des transports pour responsabiliser l'ensemble des prestataires proposant une offre de transport et sanctionner la pratique des prix abusivement bas, comme suit :

« Les opérateurs relevant du 1° de l'article L. 3261-1 s'assurent que les opérations de transport transmises par le biais de leur service indiquent le prix proposé pour la prestation en cause ».

### III- Assurer des revenus décents et fixes pour les transporteurs routiers

La loi pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite loi EGALIM (loi issue des Etats Généraux de l'alimentation) a été promulguée en novembre 2018. La loi est censée assurer des revenus décents (et fixes) aux agriculteurs.

#### A) Des négociations commerciales structurellement déséquilibrées

Le chargeur, également appelé "donneur d'ordre", joue un rôle central dans le secteur du transport routier. Il est l'entité (personne physique ou morale) qui confie des marchandises à un transporteur pour qu'elles soient acheminées d'un point A à un point B.

Le transport routier de marchandises est majoritairement composé de TPE et PME. Le secteur compte 417 918 salariés pour 25 369 établissements (source OPTL 2022), soit une taille moyenne d'entreprise inférieure à 20 salariés.

**Les relations commerciales entre transporteurs et donneurs d'ordre sont structurellement déséquilibrées en France**, cette asymétrie s'exprimant tout particulièrement lors des négociations annuelles de révision des contrats commerciaux.

#### B) Une solution simple, juste et efficace : le recours aux indices du CNR

Créé par le décret du 14 novembre 1949, le Comité National Routier (CNR) a bâti, géré et contrôlé la Tarification Routière Obligatoire (TRO), applicable aux transports routiers de marchandises (TRM) pour compte d'autrui à grande distance dans le cadre de la politique de coordination entre le rail et la route.

La libéralisation de la politique des transports et notamment la suppression de la TRO ont conduit les Pouvoirs Publics, en 1989, à transformer le CNR en Comité Professionnel de Développement Économique. En 2001, les missions ont été élargies à l'ensemble du secteur du TRM sans considérations de distance. Le 31 mars 2021, le champ de compétence du CNR a été étendu au transport routier de voyageurs (TRV).

Le CNR participe à l'observation et au suivi des aspects économiques du marché du transport routier, notamment à travers l'analyse des coûts, et diffuse les informations qu'il collecte et les analyses économiques qu'il réalise.

**Proposition 3** : A l'instar de la Loi du 5 janvier 2006, qui encadre le processus d'indexation carburant, l'OTRE propose de légiférer pour la primauté aux indicateurs du CNR, dans les relations commerciales entre transporteurs et donneurs d'ordre, pour les activités dont le CNR publie les indices.

### **C) Renforcer la loi sur l'indexation énergie en pied de facture**

Il est constaté qu'un certain nombre de contrats de transport de marchandises comprenaient des clauses dites « tunnels », subordonnant la compensation de l'évolution des charges énergétiques à un seuil de variation stipulé contractuellement.

Ces clauses peuvent ainsi être rédigées de la sorte : « Les Parties ont convenu que si la variation de [l'indice de prix du produit énergétique retenu] est comprise entre + ou - x %, alors le prix PO est maintenu ».

Le dispositif législatif dit « d'indexation énergie en pied de facture » impose la compensation des charges énergétiques effectivement supportées par le transporteur, et donc, par voie de conséquence, la prise en charge de la variation intégrale du prix de ces charges entre la date du contrat et celle de la réalisation de la prestation de transport.

Or, par définition, une clause tunnel a pour objet et pour effet de ne pas compenser intégralement la charge effectivement supportée par le transporteur, si la variation est inférieure au seuil fixé contractuellement.

Il en va de même des clauses qui prévoient de compenser les variations intervenant au terme d'une échéance (par exemple trimestrielle) postérieure à l'intervention de l'opération de transport et qui font ainsi obstacle à la compensation de la variation des charges supportées avant le terme de cette échéance.

Pour l'OTRE, l'insertion de telles clauses par les donneurs d'ordres est susceptible d'être sanctionnée au titre de l'article L. 3242-3 du Code des transports, qui dispose que : « Est punie d'une amende de 15000 € la méconnaissance, par le cocontractant du transporteur routier, des obligations résultant pour lui de l'application des articles L. 3222-1 et L. 3222-2. »

#### **Proposition 4 : Lutter contre les clauses abusives des contrats commerciaux**

Réaffirmer le caractère illégal des « clauses tunnels » en application de l'indexation « énergie », prévue à l'article L.3222-1 du code des Transports, par la publication d'un acte interprétative du ministère des Transports (circulaire ministérielle, FAQ publiée sur le site du ministère des Transports...).

## **IV- Limiter les nombreuses prestations non-valorisées**

### **A) Réglementer les conditions de gestion et d'échanges des palettes**

En plus de leur métier de transporteur, les entreprises adhérentes de l'OTRE réalisent des prestations annexes telles que le stockage de marchandises, la location et l'entretien de véhicules, ou encore la gestion des palettes. Le système de l'échange de palettes est problématique, car, au mépris des dispositions juridiques du Contrat Type, **les industriels et distributeurs répercutent sur le transporteur les coûts de dysfonctionnement du mécanisme.**

De plus, le transporteur assume des coûts directs et indirects alors même que la gestion de l'échange palette n'est pas de sa compétence. **Le système actuel des échanges palettes altère la santé des salariés du transport routier qui doivent manipuler quotidiennement des dizaines de palettes**, chacune d'entre elles faisant au minimum 25 kilos et génère du stress.

**Ces prestations ne sont parfois que peu, voire pas, rémunérées alors qu'elles participent à la chaîne de valeur et qu'elles ne pèsent que sur les coûts des entreprises de transport.**

Des prestations initialement offertes par les transporteurs par facilité sont aujourd'hui considérées comme la norme par nombre de leurs clients, qui ne les rémunèrent pas en contrepartie. La loi dite BOSSON de 1994 avait pourtant gravé dans le droit commun que chaque prestation commandée se devait d'être écrite dans le contrat de transport et que tout ce qui y figure doit être rémunéré en conséquence.

**Cette réalité contribue à maintenir de faibles marges au sein de la profession.**

Plus globalement, la législation encadrant les contrats des transporteurs routiers demeure d'une grande complexité quant à sa compréhension, mais, surtout, dans sa mise en œuvre.

**Nota** : L'article 6 du contrat type transport stipule que les supports de charge (palettes, rolls, etc.), hors Unité de Transport Intermodal (UTI), utilisés pour le transport routier de marchandises font partie intégrante de l'envoi. Leur poids est inclus dans le poids brut déclaré de l'envoi. Le contrat type transport prévoit que **les supports de charge ne donnent lieu ni à consignation ni à location au transporteur**, qui n'effectue ni collecte, ni fourniture, ni opérations dites de reprise, ni retour. **Le contrat type étant supplétif, il ne s'impose pas de droit dans la négociation commerciale.**

**Proposition 5 : Réglementer les conditions de gestion et d'échanges des palettes, source de stress et de manutention pour les conducteurs.**

L'OTRE propose d'intégrer intégralement l'article 6 du contrat type dans la loi pour rendre ses dispositions d'application obligatoire, et de préciser :

- » Que le transport de supports de charge vides fait l'objet d'un contrat de transport distinct rémunéré. Les transporteurs affrétés pour ce type de prestations le sont au titre du transport d'une marchandise à part entière ;
- » Que les transporteurs affrétés pour ce type de prestations le sont au titre du transport d'une marchandise à part entière.

**B) Encadrer les temps d'attente pour le chargement et le déchargement chez le client et indemniser les dépassements**

Toutes les relations entre un donneur d'ordre et un transporteur doivent être régies par une convention écrite. Les parties peuvent choisir de négocier ce contrat. A défaut, le contrat type transport est applicable. Les temps d'attente chez les clients sont précisés à l'article 11 du contrat type transport. **Le contrat type étant supplétif, il ne s'impose pas de droit dans la négociation commerciale.** Dans les faits, les transporteurs subissent les temps d'attente et n'ont aucune indemnisation en cas de délais excessifs.

**Proposition n°6** : Transposer intégralement dans la Loi et compléter les dispositions de l'article 11 du contrat type dans le code des transports, pour les rendre d'application obligatoire.

« En cas de dépassement non imputable au transporteur des durées ainsi fixées, **le transporteur perçoit de celui qui en est à l'origine un complément de rémunération pour frais d'immobilisation du véhicule et/ ou de l'équipage, facturé séparément.** À moins qu'une indemnisation plus élevée n'ait été expressément convenue, **le montant de ce complément de rémunération est calculé sur la base des indicateurs spécifiques publiés par le Comité National Routier (CNR)** ».