

# LES 5 MESURES 0€ POUR LES FINANCES PUBLIQUES

## VITALES POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

OCTOBRE 2024



L'OTRE APPELLE LES DONNEURS D'ORDRE A RESPECTER LES TRANSPORTEURS ROUTIERS EN ACCEPTANT UNE JUSTE RÉPARTITION DE LA VALEUR ABOUTISSANT A DES PRIX DE TRANSPORT PERMETTANT AUX NOMBREUSES PME ET TPE DU TRANSPORT ROUTIER QUI ASSURENT AUJOURD'HUI LA TRÈS GRANDE PARTIE DES FLUX DE TRANSPORT, DE VIVRE CORRECTEMENT DE LEUR TRAVAIL.

# PRÉAMBULE

---

L'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) fédère plus de 3 600 entreprises, essentiellement des TPE, PME et ETI à capitaux patrimoniaux, opérant dans divers secteurs du transport routier en France, notamment le transport routier de marchandises, de la logistique et du déménagement.

Le 16 juillet 2024, l'OTRE présentait une mise à jour de sa feuille de route dévoilée en 2022 à l'occasion de la nouvelle mandature parlementaire pour le Transport Routier et proposait **22 mesures urgentes pour le Transport Routier de Marchandises**.

L'avenir de nos PME passe par les questions de souveraineté et de compétitivité de nos entreprises, et de juste répartition de la valeur. Cela signifie une juste revalorisation des opérations de transports, une juste application de l'indexation gazole en pied de facture, un strict respect des délais de paiement. L'ensemble de ces points constitue la priorité n°1 de l'OTRE, tout comme la lutte contre les prix abusivement bas et l'exécution des opérations de sous-traitance dans des justes conditions, seront les combats numéro 1 de l'OTRE pour 2024.

Pour ce faire, **l'OTRE formule 5 propositions ZÉRO EURO pour les finances publiques**, mais vitales pour les nombreuses TPE, PME et ETI du Transport Routier Français de Marchandises.

**Le transport routier de marchandises** est une activité stratégique et essentielle, indispensable aux territoires, à leur approvisionnement et à leur développement économique. Il constitue un lien essentiel entre la demande et l'offre de biens de consommation, et est intimement lié à l'approvisionnement des commerces comme des ménages. Le transport routier de marchandises est un maillon indispensable de la chaîne logistique et industrielle du pays.

# 1 | MIEUX QUALIFIER ET SANCTIONNER LES PRATIQUES DE PRIX ABUSIVEMENT BAS

Le code des Transports ([article L. 3221-1](#)) 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  
01

MIEUX QUALIFIER ET SANCTIONNER LA PRATIQUE DES PRIX ABUSIVEMENT BAS (ARTICLE L 3242-2 DU CODE DES TRANSPORTS)

**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** ».



## 2 | 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 fréquemment des prix abusivement bas et ne répondant pas aux exigences de la loi.

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. De ce fait, ils n'entrent pas dans le champ d'application de [l'article L. 3221-1](#) du code des Transports. Toutefois, il n'en demeure pas moins qu'elles contribuent involontairement à véhiculer des offres qui ne répondent manifestement pas aux exigences de la Loi 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 pour l'ensemble des opérateurs de service numérique, de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises, d'une obligation d'affichage des prix. Les opérateurs concernés 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  
02

RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES PRESTATAIRES PROPOSANT UNE OFFRE DE TRANSPORT. SANCTIONNER ET MIEUX CONTRÔLER LA PRATIQUE DES PRIX ABUSIVEMENT BAS, EN INSTAURANT UNE OBLIGATION D'AFFICHAGE DES PRIX (ARTICLE L. 3221-1 DU CODE DES TRANSPORTS)

« Les opérateurs relevant du 1<sup>o</sup> 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 ».





## 3 | ASSURER DES REVENUS DÉCENTS ET FIXES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

### A) DES NÉGOCIATIONS COMMERCIALES STRUCTURELLEMENT DÉSÉQUILBRÉES

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 les transports routiers dont 80% d’entre eux sont des TPE PME et des grands donneurs d’ordre sont structurellement déséquilibrées en France**, cette asymétrie s’exprimant tout particulièrement lors des négociations annuelles de révision des contrats commerciaux.

### B) RENFORCER LA LOI SUR L’INDEXATION ÉNERGIE EN PIED DE FACTURE

Plusieurs contrats de transport de marchandises comprennent 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 P0 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  
03

### 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 interprétatif du ministère des Transports (circulaire ministérielle, FAQ publiée sur le site du ministère des Transports...).

## 4 | LIMITER LES PRESTATIONS DE TRANSPORT 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 d'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 de palettes ne relève pas de sa compétence. **Le système actuel des échanges de 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 ajoutant un stress important à cette profession dont la pénibilité fait déjà partie des plus importantes.

**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 allant de soi par nombre de leurs clients, qui ne les rémunèrent pas en contrepartie.

**Cette réalité contribue à maintenir de faibles marges au sein de la profession** (entre 1% et 2% en moyenne).

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.

L'article 6 du contrat type 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  
04

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.**



## 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. À 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  
05

TRANSPOSER INTÉGRALEMENT DANS LE CODE DES TRANSPORTS 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 ET LE COMPLÉTER SUR LES RÈGLES D'INDEMNISATION APPLICABLES EN CAS DE DÉPASSEMENT :

« 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) ».**





## OTRE

Domaine du courant - 10 Bis rue du courant 33310 LORMONT  
43 Bis route de Vaugirard - 92100 Meudon  
Téléphone : 01 53 62 83 40  
[www.otre.org](http://www.otre.org)

