

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES & VOYAGEURS QUE DIT L'OTRE LORSQU'ELLE EVOQUE LA NECESSITE DE REFORMER L'INDEXATION CARBURANT ?

1. Pour le transport routier de marchandises

Si le mécanisme d'indexation prévu par la loi pour le transport routier de marchandises était appliqué de manière loyale, intégrale et transparente, une grande partie du problème serait effectivement résolue.

Le véritable sujet n'est pas tant de savoir si les donneurs d'ordre appliquent une indexation : dans leur grande majorité, ils le font, ne serait-ce que parce que la loi leur en fait obligation.

La question essentielle est de savoir comment cette indexation est calculée et appliquée. C'est là que réside le problème.

Trop souvent, les modalités de l'indexation sont imposées aux transporteurs, sans véritable négociation. L'entreprise de transport se voit ainsi appliquer une formule, une référence ou des modalités de calcul qu'elle n'a pas réellement été en mesure de discuter et qui peuvent ne pas refléter suffisamment l'évolution réelle de ses coûts énergétiques.

L'OTRE préconise donc de **sécuriser, simplifier et rendre plus transparente l'indexation**, en rendant opposables des références objectives et incontestables, fondées sur les seuls indices publiés par le CNR et sur les modalités de calcul qu'il préconise.

L'objectif n'est pas de créer une nouvelle obligation d'indexation, puisqu'elle existe déjà, mais de garantir qu'elle soit appliquée selon **des règles claires, homogènes et opposables**, afin qu'elle joue pleinement son rôle de protection des entreprises de transport face aux variations du coût

2. Pour le transport routier de voyageurs

La situation est différente puisque le transport routier de voyageurs ne bénéficie pas d'un dispositif légal d'indexation comparable à celui applicable au transport routier de marchandises.

La principale difficulté concerne notamment les **activités conventionnées avec les donneurs d'ordre publics (TPMR, transport scolaire)**. Les règles de révision des prix ne sont pas homogènes sur l'ensemble du territoire et leur périodicité est souvent inadaptée aux périodes de crise énergétique, durant lesquelles les prix des carburants peuvent connaître des variations brutales, fortes et immédiates.

Une révision annuelle, voire trop espacée, ne permet pas aux entreprises d'absorber une hausse soudaine et importante du coût de l'énergie alors même que leurs contrats s'inscrivent dans la durée.

L'OTRE préconise donc la définition d'**une règle uniforme applicable à l'ensemble des donneurs d'ordre publics**, prévoyant une révision des prix **au minimum trimestrielle ou à défaut une révision annuelle mais à effet rétroactive**, reposant là encore sur des références objectives permettant de prendre rapidement en compte l'évolution réelle du coût de l'énergie.

Pour les contrats privées, l'OTRE préconise l'extension au secteur du transport routier de Voyageurs du dispositif légal applicable au secteur du Transport Routier de Marchandises.

3. En Synthèse

Dans les deux secteurs, l'objectif poursuivi est le même : faire en sorte que les variations du coût de l'énergie soient répercutées de manière objective, transparente et suffisamment rapide, afin qu'elles ne soient plus supportées par les seules entreprises de transport.