GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

NOVEMBRE 2026

Transports routiers de marchandises – Mécanisme d'indexation des prix en fonction de la variation des prix de l'énergie

Préface du ministre des transports

La hausse des prix de l'énergie et les tensions géopolitiques récentes rappellent la forte exposition du transport routier de marchandises aux fluctuations des prix des carburants. Ces évolutions sont susceptibles de fragiliser rapidement l'équilibre économique des entreprises du secteur, en particulier des TPE et PME.

Dans ce contexte, la bonne application du mécanisme de répercussion des variations des prix de l'énergie dans les prix du transport routier constitue un enjeu essentiel pour préserver l'équilibre des relations commerciales et la pérennité des entreprises.

Prévu aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports, ce mécanisme est d'ordre public et s'impose à l'ensemble des cocontractants. Il constitue une obligation légale, qui doit trouver une traduction effective dans les pratiques contractuelles et commerciales. Si son application est aujourd'hui intégrée dans de nombreuses relations commerciales, des difficultés persistent, notamment pour les plus petites entreprises, qui rencontrent encore des obstacles pour faire valoir leurs droits auprès de leurs donneurs d'ordre et obtenir la juste prise en compte des coûts liés à l'énergie dans leurs contrats. Une meilleure connaissance des règles applicables par l'ensemble des acteurs est donc nécessaire.

C'est dans cette perspective que nous avons souhaité engager, avec les organisations professionnelles et l'ensemble des parties prenantes, un travail aboutissant à la publication de ce document sur le mécanisme d'indexation des prix du transport sur les prix de l'énergie.

Ce document a vocation à apporter à tous les acteurs une compréhension commune du dispositif, en rappelant son fondement légal, son caractère obligatoire et éclairant ses modalités d'application. Il explicite également les pratiques estimées contraires à la loi qui ont pu être constatées et propose des repères concrets pour sécuriser son application dans les relations commerciales quotidiennes.

Nous invitons l'ensemble des acteurs, transporteurs comme donneurs d'ordre, à s'emparer de ce document et à en faire un outil de référence. Sa diffusion et son utilisation doivent contribuer à prévenir les incompréhensions, à faciliter les échanges et à renforcer la confiance entre partenaires commerciaux.

L'État restera pleinement vigilant quant au respect de ces dispositions. Nous comptons sur l'engagement de tous les acteurs pour faire de ce document un outil en faveur de relations commerciales équilibrées, indispensables à la résilience du transport routier de marchandises et au bon fonctionnement de notre économie.



Philippe TABAROT

Sommaire

1. Objet et champ d'application du dispositif 1
2. Textes applicables 1
3. Modalités d'application de l'indexation énergie 2
   3.1. Clause d'indexation énergie dans le contrat de transport (article L. 3222-1) 3
   3.2. Absence de clause d'indexation dans le contrat de transport 3
   3.3. Application aux groupes frigorifiques 4
   3.4. Le point de départ de l'indexation (P0) 4
4. Calcul de l'indexation énergie 5
5. Bonnes et mauvaises pratiques dans l'application du dispositif 6
   5.1. Bonne pratique : l'indexation sur le dernier indice publié à la date de la prestation 6
   5.2. Mauvaises pratiques 6
      5.2.1. Les franchises 6
      5.2.2. La grille tarifaire fixe 6
      5.2.3. Les tunnels d'indexation 6
      5.2.4. Le lissage trimestriel ou annuel 6
      5.2.5. Un mauvais point de départ 7
      5.2.6. Application de l'indexation énergie à des prestations autres que le transport 7
6. Sanctions 7
7. Signalements et traitement des différends contractuels 7

1. Objet et champ d'application du dispositif

Le prix de l'énergie constitue une composante significative du coût d'une opération de transport routier de marchandises. Afin de tenir compte des variations de ce coût, le code des transports prévoit aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2, un mécanisme de révision du prix hors taxes du transport lié à l'évolution du coût des produits énergétiques.

Ce mécanisme répond à un objectif de protection de l'équilibre économique du contrat de transport, garantissant une juste rémunération aux transporteurs. Il doit permettre de répercuter la variation (à la hausse ou à la baisse) du coût de l'énergie dans le prix du transport, sans pour autant l'appliquer à la totalité du prix de la prestation. L'indexation porte en effet sur la seule part de l'énergie dans le prix du transport.

Ce dispositif légal, d'ordre public, s'applique obligatoirement pour tous les contrats de transport public routier de marchandises et, en application de l'article L. 1432-11 du code des transports, les contrats de commission de transport en tant qu'ils concernent l'organisation du transport routier de marchandises, c'est à dire les transports réalisés pour le compte d'autrui et ce quel que soit le type d'énergie utilisé. En application de l'article L.3223-3, les dispositions relatives au mécanisme de révision du prix du transport lié à l'évolution du coût des produits énergétiques sont applicables aux contrats de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.

Le présent document a une vocation pédagogique proposant des recommandations de bonnes pratiques pour le secteur. Il a pour objectif, sous réserve de l'appréciation ultérieure du juge compétent, d'éclairer les parties prenantes sur le dispositif et de leur apporter des éléments de compréhension concrets, afin de favoriser la bonne application du texte.

2. Textes applicables

Le dispositif d'indexation « énergie » est précisé aux articles L. 3222-1 et L. 3222-2 du code des transports :

Article L. 3222-1 du code des transports :

« *I.- Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de produits énergétiques de propulsion retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation des charges liée à la variation du coût de ces produits entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître les charges de produits énergétiques de propulsion supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.*

II.- Lorsque le contrat de transport mentionne les charges de produits énergétiques nécessaires au fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes retenues pour l'établissement du prix de l'opération de transport, le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit pour couvrir la variation de ces charges liée à la variation du coût de ces produits utilisés pour le fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. La facture fait apparaître ces charges de produits énergétiques supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. »

Article L. 3222-2 du code des transports :

« *I.- A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de produits énergétiques de propulsion dans les conditions définies au I de l'article L. 3222-1, celles-ci sont déterminées, à la date du contrat, par référence au prix de ces produits publié par le Comité national routier et à la part des charges de ces produits dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de produits énergétiques la variation des indices de ces produits publiés par le Comité national routier ou, par défaut, de l'indice relatif au gazole publié par ce comité, sur la période allant de la date du contrat à la date de réalisation de l'opération de transport. En l'absence d'indice synthétique du Comité national routier définissant la part des charges des produits énergétiques dans le prix du transport, la part retenue de ces charges est celle relative au gazole publiée par ce comité. La facture fait apparaître les charges de produits énergétiques de propulsion supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.*

II.- A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de produits énergétiques dans les conditions définies au II de l'article L. 3222-1, celles-ci sont déterminées, à la date du contrat de transport, par référence au prix de ces produits utilisés pour le fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes publié par le Comité national routier et à la part des charges de ces produits nécessaires au fonctionnement des groupes frigorifiques autonomes dans le prix du transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier. Le prix du transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant à ces charges de produits énergétiques la variation des indices de ces produits utilisés pour le fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes publiés par le Comité national routier ou, par défaut, de l'indice relatif au gazole utilisé pour le fonctionnement de ces groupes publié par ce comité, sur la période allant de la date du contrat à la date de réalisation de l'opération de transport. En l'absence d'indice synthétique du Comité national routier définissant la part des charges des produits énergétiques utilisés pour le fonctionnement de ces groupes dans le prix du transport, la part retenue de ces charges est celle relative au gazole utilisé pour le fonctionnement de ces groupes publiés par ce comité. La facture fait apparaître ces charges de produits énergétiques supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. ».

3. Modalités d'application de l'indexation énergie

Le contrat de transport, contrat de transport public routier de marchandises ou contrats de commission de transport pour la partie concernant l'organisation du transport routier de marchandises et contrats de location de véhicule avec conducteur, doit prévoir une clause d'indexation « énergie » dans l'établissement du prix. L'assiette de l'indexation doit correspondre à la part de l'énergie dans le prix du transport initial qui doit être obligatoirement et automatiquement révisé afin de tenir compte de la variation des coûts de l'énergie entre la date du contrat et la date de la réalisation de l'opération de transport. À défaut de clause contractuelle ou lorsque la clause contractuelle n'est pas conforme au dispositif d'indexation prévu par l'article L. 3222-1, le transporteur et le donneur d'ordre doivent, de plein droit, appliquer les dispositions de l'article L. 3222-2.

3.1. Clause d'indexation énergie dans le contrat de transport (article L. 3222-1)

L'indexation est calculée uniquement sur la part du coût de l'énergie dans le prix du transport (et non sur la totalité du prix du transport).

La part énergie dans le prix total du transport doit apparaître sur la facture, en montant ou en pourcentage. Elle est nécessaire au calcul et au contrôle de l'indexation.

La date de référence P0, qui sert de point de départ au calcul de la revalorisation, est abordée au point 3.4.

Les parties peuvent prévoir contractuellement les modalités de cette indexation. Elles disposent ainsi d'une certaine liberté pour déterminer les paramètres de la clause, notamment la part énergie dans le prix du transport et l'indice de référence utilisé.

Cette liberté contractuelle n'est toutefois pas illimitée : compte tenu de l'objectif posé par le législateur par l'adoption de ce dispositif, il est à comprendre que la clause vise à permettre de couvrir la variation du coût de l'énergie et correspondre à la réalité économique du transport réalisé. Une clause d'indexation qui ne permettrait pas de couvrir la variation du coût de l'énergie (à la hausse ou à la baisse) serait dès lors, et sous réserve de l'appréciation des tribunaux, contraire à l'article L. 3222-1. Dans ce cas, le transporteur et le donneur d'ordre doivent, de plein droit appliquer les dispositions de l'article L. 3222-2 et choisir, en fonction de l'énergie et du véhicule utilisé, les indices énergie et taux de pondérations publiés par le CNR.

3.2. Absence de clause d'indexation dans le contrat de transport

Lorsque le contrat ne comporte pas de stipulations identifiant les charges de produits énergétiques retenues pour déterminer le prix du transport, ou, à défaut, dans les cas où les clauses contractuelles ne sont pas conformes à l'article L. 3222-1 notamment lorsqu'elles ne permettent pas de couvrir la variation des charges liée à la variation du coût de l'énergie, le transporteur et le donneur d'ordre doivent, **de plein droit**, appliquer les dispositions de l'article L. 3222-2 du code des transports qui prévoit un mécanisme d'indexation reposant par défaut sur les référentiels de prix de l'énergie et les taux de pondération publiés par le CNR que le transporteur choisit en fonction de l'énergie et du véhicule utilisés.

Le prix initialement convenu doit obligatoirement être révisé pour permettre de couvrir la variation du prix de l'énergie entre la date de départ (P0) et la date de réalisation du transport. Le point 3.4 apporte une méthode de détermination du P0.

En l'absence de contrat écrit préalable, la variation est appréciée entre la date de la commande et la date de réalisation du transport.

Si par définition, les contrats à la demande (ou contrats « spot ») ne peuvent faire l'objet du dispositif d'indexation, **l'absence de contrat écrit** ne signifie pas absence d'antériorité dans la relation commerciale, cette dernière peut, notamment au regard de trois critères (durée (ou ancienneté), la stabilité (ou continuité), l'intensité de la relation) être prouvée par tout moyen et notamment à partir des documents comptables (factures, grand livre fournisseur/client). En fonction des situations, la date de référence retenue correspondra généralement à la date de la première prestation réalisée.

3.3. Application aux groupes frigorifiques

Les II des articles L. 3222-1 et L. 3222-2, qui reprennent à l'identique les I des mêmes articles pour les groupes frigorifiques autonomes, sont à interpréter de la même manière. A noter que pour les transports frigorifiques, la facture peut faire apparaitre une ligne spécifique distincte de celle de la part de l'énergie du transport, notamment si la source d'énergie liée au fonctionnement du groupe d'énergie autonome est différente de celle utilisée pour le fonctionnement du transport.

3.4. Le point de départ de l'indexation (P0)

Principe. Le P0 est la date à laquelle le prix de base a été arrêté. L'indice de référence, la part énergie et le prix initial doivent se rapporter à la même date. L'indexation mesure la variation de l'indice entre le P0 et la date de réalisation de l'opération de transport.

Contrat écrit. Le P0 est la date du contrat, ou celle de l'avenant qui fixe un nouveau prix après re discussion des composantes du prix de transport.

Poursuite du contrat. La reconduction du contrat ou le simple passage du temps ne modifient pas le P0. En particulier, le P0 reste inchangé lorsque le prix est seulement révisé à l'issue des négociations tarifaires périodiques portant sur les autres composantes de prix que l'énergie.

Renégociation du prix du transport. Le P0 ne peut être déplacé à la date d'entrée en vigueur du nouveau prix du transport que si les trois conditions suivantes sont réunies :

- un nouveau prix du transport a effectivement été convenu entre les parties ;
- ce prix du transport intègre le coût de l'énergie constaté à la nouvelle date, avec une part énergie et un indice relevés à cette date et mentionnés par écrit ;
- le changement est constaté par écrit et ne vaut que pour les opérations réalisées après son entrée en vigueur.

Lorsque l'évolution du prix ne porte que sur d'autres composantes du prix du transport (salaires, péages, etc.), le P0 de l'indexation énergie reste inchangé.

Toutefois, lorsque la référence initiale P0 fait apparaitre un taux de pondération ne correspondant plus à la réalité économique du transport réalisé et ne permettant plus ainsi à la clause indexation de répondre à son objectif, une modification du P0 a vocation à être engagée pour intégrer une nouvelle part énergie.

Absence de contrat écrit. Le P0 est déterminé selon les règles du point 3.2 : date de la commande ou, dans une relation commerciale ancienne, stable et durable, , date de la première prestation réalisée en tenant toutefois compte d'une renégociation des prix si elle est intervenue.

Exemple. À la date P0 : Prix de base du transport : 1 000 € HT, part énergie de 25 %, indice à 100. Au moment de la réalisation de la prestation de transport, l'indice atteint 140 : la révision est de 40 % × 25 % = 10 %, soit un prix indexé de 1 100 € HT.

Application conforme : le prix indexé pour tenir compte de l'obligation légale est 1 100€HT. Pour la réalisation suivante de la prestation de transport, le prix à P0 reste le prix de base de transport (c'est-à-dire 1000€) révisé le cas échéant, des augmentations régulières liées aux NAO ou autres coûts, auquel on applique le nouvel indice du mois correspondant.

Application non conforme : le prix de transport indexé tenant compte du mécanisme d'indexation énergie est de 1100 €. Pour la réalisation de la prestation de transport suivante, on repart du prix de base transport (1000 €) avec un nouvel indice de départ de 140 à la date P0. La hausse des 10% intervenue entre P0 et la première prestation est perdue.

4. Calcul de l'indexation énergie

De manière générale, l'établissement d'une clause contractuelle d'indexation repose sur trois éléments :

- **la part de l'énergie dans le prix du transport**, définie en fonction de l'activité du véhicule et exprimée en montant ou en pourcentage. Elle doit obligatoirement apparaitre sur la facture, en montant ou en pourcentage ;
- **un indice de référence,** en fonction du type de produit énergétique de propulsion (ou nécessaire au fonctionnement de groupes frigorifiques autonomes), permettant de mesurer l'évolution du coût de l'énergie ;
- **une date de référence** (P0) servant de point de départ au calcul de la variation, dont des critères de détermination sont présentés au point 3.4.

Afin de répondre à l'objectif du législateur dans l'adoption du dispositif, il est attendu que ces éléments soient cohérents avec la réalité économique du contrat. Une part du carburant manifestement sous-évaluée ou surévaluée par rapport au type de véhicule utilisé ou au type de trajet serait susceptible d'être considérée comme contraire au dispositif.

Exemple d'indexation pour un transport initialement facturé 1 000 euros HT en 20XX

Dans le cas d'un contrat écrit entre le donneur d'ordre et le transporteur, considérons par exemple la clause contractuelle suivante :

- une part carburant gazole (appelée également pondération) de **21,5 %** ;
- une indexation sur **l'indice CNR gazole** professionnel ;
- une hausse de l'indice de **38,63 %** entre la signature de contrat (P0) et l'exécution du transport, soit entre le mois de janvier 20xx (indice = 144,75) et le mois de février 20yy (indice = 200,66), puisque l'indice CNR gazole professionnel a augmenté de : +38,63 %[1].

La pondération gazole applicable au prix de l'année 20xx est de : 21,5 %.

Le réajustement du prix de transport, du seul fait de l'évolution du coût du carburant entre le mois de janvier 20xx et le mois de février 20yy, est de :

38,63 % de 21,5 % soit 0,3863 × 0,215 = 8,31 %

Le prix révisé devient : 1 000 € + (1 000 × 8,31 %) = 1 083,10 € HT.

Référence utile : https://www.cnr.fr/

[1] Soit le résultat suivant : (200,66/144,75) - 1.

5. Bonnes et mauvaises pratiques dans l'application du dispositif

5.1. Bonne pratique : l'indexation sur le dernier indice publié à la date de la prestation

Une pratique fidèle à l'esprit du dispositif consiste à indexer chaque prestation sur le dernier indice publié relatif à la date de sa réalisation, comparé à l'indice publié à la date P0.

Elle est applicable pour tous les indices publiés par le CNR permettant ainsi à la facture d'intégrer la variation réelle du coût de l'énergie au plus près de la date de réalisation des prestations et exclut tout décalage entre la date de la prestation et l'indice retenu. Elle traduit le principe posé par les articles L. 3222-1 et L. 3222-2 selon lequel l'indexation couvre la variation du prix de l'énergie entre la date du contrat et la date de réalisation de l'opération de transport. Depuis 2022, le CNR publie chaque fin de mois, les indices relatifs au mois en cours pour permettre leur prise en compte dans la facturation des prestations réalisées au cours de ce mois.

5.2. Mauvaises pratiques

Sous réserve de l'appréciation des tribunaux, il existe plusieurs pratiques susceptibles de ne pas répondre à l'esprit du dispositif légal d'indexation. Les conditions de l'indexation ne peuvent être imposées par une des parties de manière unilatérale et non négociée. Des poursuites pourraient être engagées, pouvant aboutir à l'application des sanctions pénales prévues par l'article L. 3242-3 du code des transports. Ces pratiques peuvent notamment consister, par exemple, en celles décrites ci-après.

5.2.1. Les franchises

Les franchises consistent à ne répercuter qu'une partie de la variation du coût de l'énergie, en prévoyant par exemple que les premiers x%, de variation de l'indice de coût ne donnent lieu à aucune indexation, ou encore que l'indexation donne lieu à une réduction tarifaire.

5.2.2. La grille tarifaire fixe

Souvent appelée « tarif général », la grille tarifaire fixe applique indifféremment le même tarif à tous les transporteurs ou à tous les donneurs d'ordre en fonction de différents paramètres : distance parcourue, poids, volume et nature de la marchandise … De manière générale, la mise en œuvre d'un tarif fixe constitue une présomption de non application des règles d'indexation notamment lorsque l'indexation est calculée en pourcentage du tarif général

5.2.3. Les tunnels d'indexation

Ils consistent à prévoir un seuil minimal ou maximal en-deçà ou au-dessus duquel la variation du coût de l'énergie n'est plus répercutée ou limitée (exemple : aucune indexation en dessous de +5 % ou plafonnement de l'indexation à +5,6 %, même si le coût de l'énergie varie davantage).

5.2.4. Le lissage trimestriel ou annuel

Ce mécanisme consiste à faire reposer le dispositif d'indexation sur un indice trimestriel (ou annuel), qui représente la moyenne des variations de prix de la période précédente (trimestre / année) et sera appliquée uniquement à l'issue de chaque période concernée. Ce lissage permet de diminuer les pics de variation sur la période considérée.

5.2.5. Un mauvais point de départ

La date de départ P0 ne correspond pas à la date réelle du contrat, de l'avenant, de la commande ou de la dernière renégociation du prix, afin d'atténuer l'adaptation du coût de l'énergie (cf. point 3.4.). Un montant de la part énergie ou de l'indice de référence inexacts

- la définition de la part énergie dans le prix du transport ne correspond pas à la réalité économique du contrat, afin d'atténuer ou de gonfler l'augmentation du prix de la prestation. Par exemple, un contrat stipulerait que la part énergie représente 5% du prix de la prestation, alors qu'en réalité, elle représente 25% de la prestation.
- la référence à un indice est sans lien avec l'énergie effectivement consommée dans le but de ne pas répercuter intégralement la variation du coût de l'énergie dans le prix de la prestation. Exemple : référence à un indice GNV alors que les véhicules utilisés consomment du gazole.

5.2.6. Application de l'indexation énergie à des prestations autres que le transport

L'indexation énergie et la pondération ne peuvent porter que sur la prestation de transport routier stricto sensu et non sur l'ensemble d'une facture qui intégrerait des prestations accessoires ou frais divers (administratifs par exemple).

Si une facture inclut des prestations accessoires, ces dernières doivent être exclues de l'assiette de l'indexation pour l'application des dispositions des articles L. 3222-1 et L. 3222-2.

Dans le même esprit, l'indexation ne doit porter que sur la part énergie de la facture de transport routier et non sur l'ensemble de la prestation de transport routier.

6. Sanctions

Il est rappelé que l'article L. 3242-3 du code des transports punit d'une amende de 15 000 € 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.

Les agents de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) sont habilités par l'article L. 3241-1 du même code à rechercher et à constater ces infractions.

7. Signalements et traitement des différends contractuels

En cas de difficultés rencontrées dans l'exécution des contrats de transport, en particulier l'application de l'indexation énergie, les entreprises peuvent privilégier un règlement amiable pour trouver une solution rapide et consensuelle, notamment via le médiateur des entreprises.

En cas de pratiques contraires au dispositif d'indexation, les entreprises peuvent saisir la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) dont elles relèvent. La DREETS pourra diligenter une enquête tout en garantissant l'anonymat des plaignants.