



## PRÉFET DE LA RÉUNION

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

### ***Charte des bonnes pratiques applicables dans le secteur du transport routier de marchandises et logistique***

Les secteurs du transport sont confrontés à de nombreux enjeux (professionnalisation, réglementaire, transitions écologique, numérique, urbaine, démographique...), ce qui a justifié un accompagnement de longue date des filières et entreprises du secteur.

Dans ce contexte, la présente charte est établie avec l'ensemble des acteurs publics et privés du secteur : État, Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion, collectivités locales et territoriales, organisations et syndicats professionnels, producteurs de matériaux de construction, entreprises du BTP, coopératives, entreprises de transport public routier.

Les engagements inscrits dans la présente charte tiennent compte des actions antérieures, ainsi que des récentes missions conduites sur ce sujet, notamment de la mission d'observation des coûts du transport routier de matériaux de carrières et de béton prêt à l'emploi menée en 2024 par le comité national routier (CNR).

Toutefois, la démarche engagée ne se limite pas aux seules actions spécifiques à la filière et il convient de prendre en compte d'autres accompagnements connexes, plus génériques ou transversaux, au titre desquels figure la charte 2024 sur les délais de paiements élaborée dans le cadre du suivi de l'activité du BTP à La Réunion.

L'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR n'a pas vocation à interférer dans la libre négociation des prix entre transporteurs et donneurs d'ordre. Il fournit des référentiels de coût de revient et ne calcule, ni ne communique en aucune façon des grilles de prix de marché.

Les engagements pris par les signataires de cette charte contribuent à réunir les conditions nécessaires pour un partenariat économique basé sur une pratique du juste prix. Afin que la charte puisse évoluer dans le temps et ses effets soient mesurés, les parties prenantes conviennent la mise en place d'un comité de suivi qui se réunira périodiquement et aura en charge, entre autres, de définir des indicateurs de suivi.

Les 26 engagements qui suivent sont pris et portés par l'ensemble des signataires de la présente charte.

## AXE 1 Engagements des donneurs d'ordres

### Engagements des donneurs d'ordre privés dans leurs relations commerciales avec les transporteurs

**Engagement n° 1:** Apporter la plus grande vigilance pour écarter les offres anormalement basses en incitant les transporteurs à utiliser l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR dans le process d'élaboration de leurs tarifs. Lorsqu'un prix proposé est identifié comme susceptible de ne pas couvrir lesdits coûts, le donneur d'ordre a la possibilité:

- soit de demander et tenir compte des justifications apportées par le transporteur sur la base de l'utilisation de l'outil du CNR (sans toutefois demander ou obtenir la transmission du détail des données et documents comptables utilisés);
- soit de demander une attestation comptable ou du commissaire aux comptes qui justifie que le prix proposé ne remet pas en cause la santé financière de l'entreprise.

**Engagement n° 2:** Favoriser la mise en place d'une contractualisation de la relation économique avec les transporteurs.

**Engagement n° 3:** Intégrer des clauses d'actualisation de prix adaptées aux spécificités territoriales en adéquation avec les dispositions réglementaires prévues par le code des transports, et notamment celles rappelées en annexes de la présente charte.

**Engagement n° 4:** Participer activement aux travaux visant à établir des indices locaux du transport routier en lien avec le CNR et les services de l'État.

### Engagements des donneurs d'ordre public dans le cadre de la passation d'un marché public

**Engagement n° 5:** Avoir une attention particulière à la prestation de transport dans sa démarche d'achat public (allotissement, qualification de la prestation...).

**Engagement n° 6:** Apporter la plus grande vigilance sur les offres anormalement basses.

**Engagement n° 7:** Signaler à la DEETS les offres effectivement écartées au motif d'offres anormalement basses.

## AXE 2 Engagements des transporteurs et de leurs représentants

### Engagements des transporteurs routiers de marchandises

**Engagement n° 8:** Solliciter la mise en place d'une contractualisation de la relation économique avec les donneurs d'ordre.

**Engagement n° 9:** Intégrer l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR dans la gestion de l'entreprise.

**Engagement n° 10 :** Se former, ainsi que ses collaborateurs, à l'utilisation de l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR.

#### **Engagements des organisations et syndicats professionnels**

**Engagement n° 11 :** Relayer les dispositions de la présente charte auprès de leurs adhérents.

**Engagement n° 12 :** Accompagner les adhérents à l'appropriation de l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR dans la gestion de l'entreprise.

**Engagement n° 13 :** Inciter les adhérents à suivre les programmes de formations mis en place sur l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR.

**Engagement n° 14 :** Mettre en place des échanges pédagogiques sur la réglementation, en lien avec la DEAL.

#### **AXE 3 Engagements des services de l'Etat**

**Engagement n° 15 :** Mise à disposition par la DEAL de la liste des entreprises disposant d'une licence de transport valide.

**Engagement n° 16 :** Mise en ligne de l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR.

**Engagement n° 17 :** Lancement de travaux visant à établir des indices locaux de transport routier en lien avec le CNR.

**Engagement n° 18 :** Porter une attention particulière aux offres signalées comme étant anormalement basses.

**Engagement n° 19 :** Participer aux échanges pédagogiques initiés par la profession.

**Engagement n° 20 :** Porter une attention particulière aux signalements relatifs à l'application de la réglementation.

**Engagement n° 21 :** Orienter les cas de différents signalés vers la cellule de conciliation de la CCI et, le cas échéant, vers le médiateur national des entreprises.

#### ***Le médiateur des entreprises***

Ce service national est accessible à tous les acteurs économiques, tant publics que privés. En cas de différend avec une autre entreprise ou une administration, ce service gratuit et confidentiel donne la possibilité de trouver une solution et de préserver la relation commerciale.

Toutes les informations sont disponibles sur :

<https://www.economie.gouv.fr/mediateur-des-entreprises>

**Engagement n° 22 :** Sensibiliser et accompagner les agents de la CCI quant à la démarche et l'outil de saisine de la médiation des entreprises.

#### **AXE 4 Engagements de la CCIR**

**Engagement n° 23 :** Mettre en place des ateliers de sensibilisation et d'échanges sur l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR.

**Engagement n° 24 :** Mettre en place des formations à l'utilisation et au paramétrage l'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR.

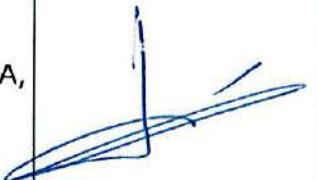
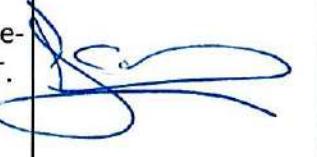
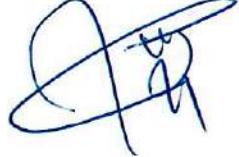
**Engagement n° 25 :** Mettre en place une cellule de conciliation sur demande et dans un principe de neutralité absolue. Cette cellule permettra de créer les conditions de sortie positive d'un éventuel conflit entre donneurs d'ordre et transporteurs. Le délai de mobilisation de la cellule de conciliation sera de 15 jours à compter de la transmission de la demande.

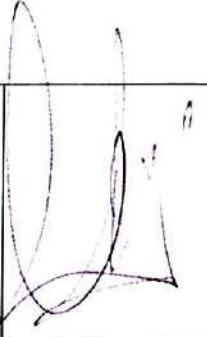
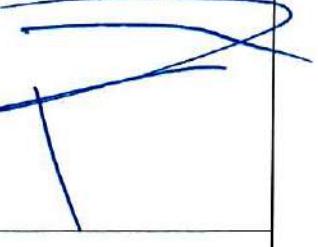
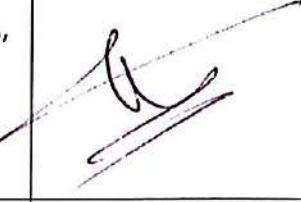
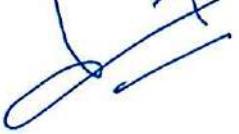
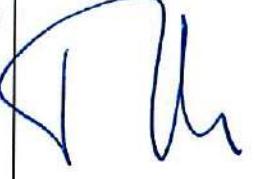
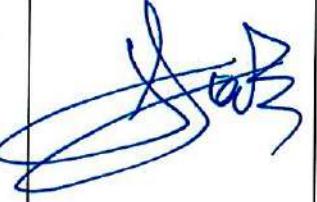
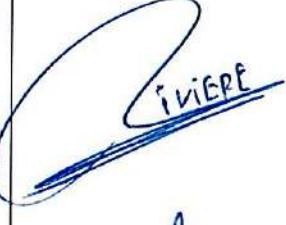
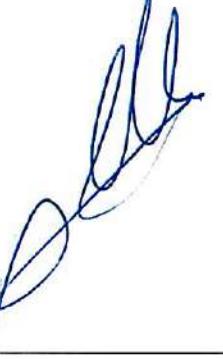
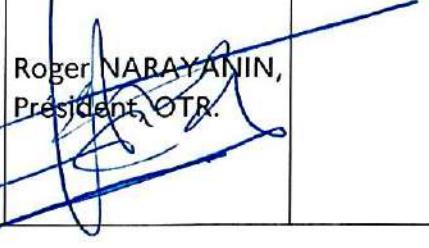
**Engagement n° 26 :** Accompagner le demandeur, en cas d'échec de la conciliation, dans une éventuelle démarche de saisie du médiateur national des entreprises.

### Suivi et exécution de la charte

*Un comité de suivi est mis en place pour assurer le suivi de la mise en œuvre des engagements de la présente charte. Les signataires participent à un comité de suivi annuel, réuni à l'initiative conjointe de l'État et de la CCI.*

Cette réunion sera l'occasion de présenter la bonne mise en œuvre des engagements pris ainsi que le bilan de la charte sur la base d'une liste d'indicateurs identifiés par le comité. Pourra également être évoqué tout autre sujet non directement lié à cette charte mais susceptible d'intéresser le secteur des transports (aménagements d'aires de repos, actualités réglementaires, difficultés particulières de la profession... ).

Patrice LATRON, préfet de La Réunion		Axel VIENNE, Conseiller régional délégué à l'Entretien et valorisation du patrimoine régional.	
Jeannick ATCHAPA, Vice-président, Département.		Anne-Marie PAPY, Vice-présidente de la CIVIS.	
Ridwane ISSA, Vice- Président, CIREST.		Daniel MAUNIER, 6ème vice- président de la CASUD.	
Patricia PAOLI, Vice-Présidente, CCI Réunion.		Jimmy ARMOUGOM, Elu, CMA.	

Guillaume NICE, Vice-Président, CPME.		Damien RIETSCH, Vice-Président, FRBTP.	
Raymond ZILMIA, Vice-Président, CAPEB.		Laurent LECOCQ, Président, UNICEM.	
Philippe-Alexandre REBBOAH, Président, SICR.		Laurent THIAW KINE, FCA.	
Jean-Gaël RIVIERE, Président, Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR).		Michel ALLAMELÉ, Président de l'Interprofessionnel e des Routiers (IRR).	
Fabrice BANON, Vice-Président, Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE).		Christian OGIRE, Président, FTR	
Gaël PONAPIN, SRTT.		Roger NARAYANIN, Président, OTR.	

AMDR		CINOR	
MEDEF			

## Annexe 1

### L'outil d'analyse des coûts d'exploitation élaboré par le CNR

L'outil d'analyse des coûts d'exploitation est une feuille de calcul Excel permettant de calculer, pour une entreprise donnée, le coût de revient d'une prestation de transport. Il indique :

- Le type de véhicule utilisé (19, 26, 32, 38 tonnes) ;
- La commune d'imposition de l'entreprise ;
- Le nombre de jours travaillés par an ;
- Le kilométrage journalier moyen.

L'outil d'analyse, en intégrant les données fournies pour l'entreprise concernée, actualise une grille de calcul détaillant les différents postes de charges et un coût de revient de référence ventilée en trois catégories :

- Un coût journalier moyen ;
- Un coût kilométrique moyen ;
- Un coût moyen à la tonne.

Il permet par ailleurs de disposer d'une répartition des coûts entre charges fixes et charges variables. Si cet outil est aujourd'hui orienté sur les activités de transport de béton prêt à l'emploi et de matériaux de carrière, il peut être utilisé par les autres segments de transport sur la base de leurs données spécifiques.

## **Annexe 2 – Rappel de la réglementation en vigueur**

### **Dispositions applicables aux contrats**

Article L3221-3 : Chacun des contractants doit être en mesure de produire un document justifiant du prix conclu pour l'exécution des opérations prévues par :

1° Les contrats par lesquels un transporteur public routier de marchandises ou un commissionnaire de transport ou un opérateur de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandises défini au 5° de l'article L. 3261-1 confie à un transporteur public routier de marchandises l'exécution d'une ou plusieurs opérations de transport de marchandises nécessitant l'utilisation intégrale d'au moins un véhicule ;

2° Les contrats par lesquels un transporteur public routier de marchandises ou un loueur de véhicules confie à un loueur de véhicules industriels avec conducteur l'exécution d'une ou plusieurs opérations de mise à disposition d'un véhicule avec conducteur.

Ces dispositions s'appliquent aux contrats concernant les transports de marchandises entre un point d'origine et un point de destination situé sur le territoire national, ainsi qu'aux contrats comportant à la fois des opérations de transport intérieur et de transport international.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

Article L3221-4 du code des transports :

Tout donneur d'ordre est tenu de rémunérer les contrats visés à l'article L. 3221-3 par 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 des véhicules ;
- Les amortissements ou loyers des véhicules ;
- Les frais de route des conducteurs des 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.

Article L.3221-1 du code des transports :

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.

### **Principe d'allotissement des marchés**

art. L.2113-10 du code de la commande publique : Les marchés sont passés en lots séparés, sauf si leur objet ne permet pas l'identification de prestations distinctes. L'acheteur détermine le nombre, la taille et l'objet des lots.

Il peut limiter le nombre de lots pour lesquels un même opérateur économique peut présenter une offre ou le nombre de lots qui peuvent être attribués à un même opérateur économique.

art. L.2113-11 du code de la commande publique : L'acheteur peut décider de ne pas allotir un marché dans l'un des cas suivants :

1° Il n'est pas en mesure d'assurer par lui-même les missions d'organisation, de pilotage et de coordination ;

2° La dévolution en lots séparés est de nature à restreindre la concurrence ou risque de rendre techniquement difficile ou financièrement plus coûteuse l'exécution des prestations ;

3° Pour les entités adjudicatrices, lorsque la dévolution en lots séparés risque de conduire à une procédure infructueuse.

Lorsqu'un acheteur décide de ne pas allotir le marché, il motive son choix en énonçant les considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de sa décision.

Article L3222-2 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 publiée par ce comité. La facture fait apparaître ces charges de produits énergétiques supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport.

#### Offres anormalement basses

art. L.2152-5 du code de la commande publique : Une offre anormalement basse est une offre dont le prix est manifestement sous-évalué et de nature à compromettre la bonne exécution du marché.

art. L.2152-6 du code de la commande publique : L'acheteur met en œuvre tous moyens lui permettant de détecter les offres anormalement basses. Lorsqu'une offre semble anormalement basse, l'acheteur exige que l'opérateur économique fournisse des précisions et justifications sur le montant de son offre. Si, après vérification des justifications fournies par l'opérateur économique, l'acheteur établit que l'offre est anormalement basse, il la rejette dans des conditions prévues par décret en Conseil d'État.

#### Délais de paiement sectoriel transport

art. L.441-11 du code de commerce et notamment le 5° du II. : Le délai de paiement, par tout producteur, revendeur ou prestataire de services, ne peut dépasser : Trente jours après la date d'émission de la facture pour le transport routier de marchandises.

