

Le Point sur...

Dispositif d'indexation énergie des prix de transport routier de marchandises

03 mars 2026

La situation exceptionnelle générée par le conflit opposant d'une part les USA et l'Israël, et d'autre part l'Iran va se traduire par une augmentation des prix du gazole et du gaz, les deux principales énergies utilisées dans le transport routier de marchandises. Cette situation va conduire les prestataires de transport routier de marchandises à faire valoir ces augmentations pour activer les dispositifs de revalorisation de leurs prix sur chacune de leurs factures. Cette actualité est une opportunité pour se remettre en mémoire les modalités de fonctionnement du dispositif communément appelé « indexation gazole » qui s'applique dorénavant quelle que soit l'énergie utilisée mais qui ne résume pas à donner un blanc seing aux transporteurs pour revaloriser leurs prix.

Sommaire

1. Champ d'application des deux situations
 - 1-1 Nature du contrat
 - 1-2 Régime du contrat

2. Examen des deux situations légales
 - 2-1 La mention contractuelle des charges de carburant
 - 2-2 L'absence de mention contractuelle des charges de carburant

3. Sanctions
 - 3-1 Sanctions commerciales
 - 3-2 Sanctions pénales

1. CHAMP D'APPLICATION DES DEUX SITUATIONS

Le dispositif se décline en deux options. La première, à privilégier, consistant à laisser aux co-contractants les marges de manœuvre pour négocier les modalités de l'indexation ; la seconde, de portée supplétive car s'appliquant impérativement en cas de silence des parties.

1.1. Nature du contrat

La loi vise les contrats de transport routier de marchandises, les contrats de commission de transport pour la partie correspondant à l'opération de transport et les contrats de location de véhicules avec conducteur.

Elle ne s'impose pas –mais peut s'appliquer par la volonté des parties- aux transports sur vente intégrés dans le contrat de vente pour autant que la part du cout de la livraison soit identifiée dans le prix du produit facturé au client.

Les articles L 3222-1 et 3222-2 du code des transport ne distinguent pas entre le contrat qui porte sur une opération isolée et celui à exécution successive qui peut s'échelonner sur une durée plus ou moins longue et porter sur des volumes plus ou moins importants, sur des marchandises différentes et sur des lieux de chargement et de déchargement tout aussi variés.

Si la loi n'écarte donc de pouvoir s'appliquer au contrat de transport « spot », son intérêt pratique ne se conçoit toutefois qu'à partir du moment où un délai suffisamment long sépare la date de conclusion du contrat de sa date de réalisation ou en présence d'une très forte volatilité des prix des énergies. Le dispositif s'applique donc plus généralement aux contrats cadre conclus sur une certaine durée et portant sur la réalisation de plusieurs opérations de transport.

La situation du donneur d'ordre qui a conclu un contrat de transport à exécution successive doit être distinguée de la situation de celui qui a identifié un portefeuille de prestataires de transport qui lui ont remis leurs grilles tarifaires et auxquels il fait appel au gré de ses besoins sans avoir préalablement souscrit un engagement de volume de transport dans le temps et dans l'espace. La date de la remise de la grille tarifaire ne peut pas être assimilée à la date de conclusion du contrat de transport et il appartient au prestataire de la mettre à jour en fonction de la variation de ses coûts. Cette situation ne correspond ni à l'une ni à l'autre des deux situations identifiées par la loi.

Toutefois, bien que l'on se situe ici hors de l'obligation légale, il peut être opportun d'assortir ces grilles tarifaires d'une clause d'indexation gazole librement

négociée. Cela préserve une certaine transparence et vise aussi à éviter de la part du transporteur tout pied de facture unilatéral « sauvage ».

1-2 Régime du contrat

Les dispositions des articles L 3222-1 et L 3222-2 ont vocation à s'appliquer à tous les contrats nationaux de transport, y compris les transports de cabotage effectués par des transporteurs non-résidents, aux contrats de commission de transport et de location de véhicules avec conducteur quelle que soit la nationalité du donneur d'ordre, ainsi qu'à tous les contrats susvisés soumis au droit français.

S'agissant des contrats de transport internationaux, le silence de la convention CMR en matière de prix de transport renvoie aux dispositions nationales françaises qui, en application du règlement (CE) 593-2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (ex convention de Rome du 19 Juin 1980), sont présumées s'appliquer si le principal établissement du transporteur est en France et si le lieu de chargement ou de déchargement ou du principal établissement de l'expéditeur s'y trouvent également.

Les contrats de commission de transport internationaux sont soumis au droit français en vertu du même règlement dès lors que le commissionnaire est implanté en France.

2. EXAMEN DES DEUX SITUATIONS

2-1 Le contrat de transport mentionne les charges de carburant et précise les modalités de la répercussion (art L 3222-1)

« 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. »

Bien que sa rédaction ne le traduise pas de façon suffisamment précise et explicite, cet article correspond au cas de figure dans lequel les cocontractants disposent de la liberté d'établir selon les modalités de leur choix le dispositif de révision des prix de transport.

Cette liberté a toutefois pour limite de ne pas pouvoir se résumer à simple engagement de renégociation du prix initialement convenu prenant la forme d'une clause de « revoyure ».

Attention : être vigilant sur les conditions générales de ventes des transporteurs pouvant comporter une clause d'indexation ou sur tout document émanant du transporteur auquel serait annexée une clause d'indexation; Toute acceptation ou validation de ces CGV ou de cette clause, y compris dans un e-mail, les rendent opposables au client.

2-1-1 Les modalités de la révision

Quatre paramètres doivent être pris en compte pour arrêter contractuellement un mécanisme de révision des prix de transport :

- La charge de l'énergie dans les prix de transport
- L'indice d'évolution du prix de l'énergie
- La période de référence pour l'application de l'indice
- Le critère de seuil de déclenchement de l'indice

La formule de calcul de la révision à la hausse ou à la baisse des prix initialement convenus prend en compte les choix arrêtés par les parties sur chacun de ces quatre paramètres.

a) Les charges de carburant

La rédaction du texte ne laisse aucune ambiguïté sur le fait qu'à partir du moment où l'on se place dans l'optique du contrat de transport il revient aux cocontractants de déterminer d'un commun accord ce que représentent les charges de l'énergie de la ou des opérations de transport concernées. Ils peuvent donc, le cas échéant, s'agissant des contrats à exécution successive, retenir soit des charges énergétiques moyennes soit des charges différentes selon les relations géographiques, le type de véhicules utilisés ou le poids et le volume des marchandises transportées.

Ces charges de carburant peuvent être exprimées en valeur absolue ou en valeur relative avec une préférence marquée pour la seconde option plus facile d'utilisation.

Le [comité national routier](#) fournit des données de référence sur la part de l'énergie par grandes familles d'activités de transport (voir copie d'écran ci-dessous).



ACCUEIL

Carburant - TRM



Tableau

Graphique

Télécharger les données



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Longue distance EA - Gazole professionnel (%)	26,3	28,5	28,0	27,2	22,4	20,7	23,1	23,5	23,7	24,5	21,5	25,2	26,5	24,4	22,1	20,5
Régional EA - Gazole professionnel (%)	25,3	28,2	27,7	26,1	21,5	19,8	21,1	21,4	21,7	23,2	19,6	23,5	25,0	22,7	20,4	19,2
Régional porteurs - Gazole professionnel (%)	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	16,5
Frigo Frais longue distance ensemble articulé - Gazole professionnel (%)	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	18,9	22,6	24,4	22,6	21,2	20,4
Frigo Frais longue distance ensemble																

b) l'indice énergie

Le silence de la loi sur la question de l'indice à retenir donne aux parties la liberté de retenir l'indice de leur choix parmi ceux qui font l'objet d'une publication officielle.

Indice public DIREM

<https://www.ecologie.gouv.fr/prix-des-produits-petroliers>

Indices du CNR

Gazole professionnel (incluant remboursement de TICPE) applicable aux véhicules de 7,5 t et +.

<https://www.cnr.fr/espaces/13/indicateurs/26?noContext=1>

Gazole hors TVA (sans remboursement de TICPE) applicable aux véhicules de moins de 7,5 t <https://www.cnr.fr/espaces/13/indicateurs/40?noContext=1>

GNV <https://www.cnr.fr/espaces/13/indicateurs/40?noContext=1>

GNR <https://www.cnr.fr/espace-standard/13>

c) la période de référence pour le jeu de l'indice et le seuil de déclenchement de l'indice

Le principe selon lequel les parties sont libres de déterminer le niveau de la répercussion conforte le constat selon lequel elles disposent également d'une liberté de faire jouer l'indice qu'elles auront retenu sur la période de leur choix et de déterminer le seuil de déclenchement de cet indice, sous réserve toutefois de ne pas dénaturer ou de contourner l'esprit de la loi avec des clauses qui rendraient le dispositif inopérant et illégal.

Ainsi leur est-il possible de définir des seuils en deçà desquels les variations de l'indice choisi ne sont pas prises en compte, ou de caper à la hausse ou à la baisse la variation de l'indice (clause tunnel), pour autant que les seuils ne soient pas trop importants.

2-1-2 Exemples de clauses de variation

Exemple 1 : Indexation en fonction du prix du gazole

« En cas de variation de l'indice du prix du gazole observée au terme de chaque (mois ou de chaque bimestre ou trimestre), le prix de transport est automatiquement réajusté en fonction de l'évolution du prix du carburant et du poids de ce poste dans le prix de revient de l'entreprise et est appliqué aux opérations réalisées à partir du mois suivant ».

Exemple 2 : Indexation en fonction du prix du gazole mais à partir d'un certain seuil

« En cas de variation de l'indice du prix du gazole de plus de X % observée au terme de chaque (mois ou de chaque bimestre ou trimestre), le prix de transport est automatiquement réajusté en fonction de l'évolution du prix du carburant et du poids de ce poste dans le prix de revient de l'entreprise et est appliqué aux opérations réalisées à partir du mois suivant »

Exemple 3 : Indexation en fonction du prix du gazole mais jusqu'à un certain seuil

« En cas de variation de l'indice du prix du gazole dans une fourchette de + ou - X % observée au terme de chaque (mois ou de chaque bimestre ou trimestre), le prix de transport est automatiquement réajusté en fonction de l'évolution du prix du carburant et du poids de ce poste dans le prix de revient de l'entreprise et est appliqué aux opérations réalisées à partir du mois suivant. Si la variation excède la fourchette ainsi définie (variante ou si son application entraîne une variation du prix de transport de plus de X%), les parties conviennent de se réunir afin de réajuster le prix de transport et/ou de réviser la clause de variation »

2-1-3 Exemple de formule de calcul d'indexation « carburant »

Quel que soit le type de clause retenue la formule de calcul de la révision d'un prix de transport se présente de la façon suivante : $P1 = P0 [1+(VxG)]$

P0 : prix initial du transport (ou prix de base) tel qu'établi dans le contrat,

P1 : nouveau prix de transport, après prise en compte de la répercussion de la

variation du prix du carburant

V : pourcentage de variation du prix du carburant

G : part du carburant en pourcentage du coût de revient (au moment de la fixation du prix de base).

Exemple d'application mensuelle :

P0 au mois n : 10.000 €

G : 20%.

V au mois n+1 : 25%.

P1 au mois n+1 = $10.000 [1+(0,25 \times 0,20)] = 10.500€$.

10.500€ est le nouveau prix de transport, après répercussion de la variation du gazole.

2-2 Le contrat de transport ne mentionne pas les charges de carburant (art L 3222-2)

« A défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au II, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, par référence au prix du gazole publié par le Comité National Routier et à la part des charges de carburant dans le prix de transport, telle qu'établie dans les indices synthétiques du Comité National Routier. Le prix de transport initialement convenu est révisé de plein droit en appliquant aux charges de carburant la variation de l'indice gazole publié par le Comité National Routier sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à sa date de réalisation.

La facture fait apparaître les charges de carburant supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport. »

Cet article L 3222-2 illustre le cas du contrat qui ne mentionne pas les charges du carburant ; il fait office de mesure « balai » visant à pallier une absence de volonté contractuelle par un « mécanisme de correction tarifaire administratif » d'ordre public dont la mise en œuvre se veut automatique. Rien n'est négociable et tous les paramètres sont imposés par défaut sur la base des données produites par le Comité national routier, quand elles existent :

- Charges de carburant fixées par les indices synthétiques par spécialités et par défaut celles du gazole
- Indices produits par le CNR et en l'absence d'indice sur une énergie, celui du gazole
- Période de référence imposée est celle de la publication des indices du CNR

- Seuil de déclenchement de l'indice impossible

En vertu de l'articulation retenue par les textes, le critère qui fait que l'on se trouve dans la première situation « libérale » (art L 3222-1) ou dans la seconde situation « administrée » (art L 3222-2) est la mention des charges de carburant dans le contrat de transport.

2-2-1 La détermination des charges de l'énergie

L'identification au jour de la conclusion du contrat de ce que représentent les charges de carburant se fait en prenant comme référence les indices synthétiques produits par le Comité National Routier à partir de l'exploitation de données qu'il recueille auprès d'échantillons d'entreprises de transport.

Le Comité National Routier publie régulièrement toute une série d'indices synthétiques représentant les principales spécialités de transport dans lesquels la part que représente le carburant y est indiquée.

2-2-2 La révision du prix de transport

Une fois identifiée la part des charges de carburant applicable au type de transport concerné, la révision du prix de transport est obtenue en leur appliquant la variation constatée de l'indice de l'énergie utilisée publié par le Comité National Routier.

La formule retenue par le texte conduit à la conclusion que la révision du prix de transport obéit à des principes d'automaticité, d'immédiateté et d'intégralité auxquels les cocontractants ne peuvent, rappelons- le, échapper en tout ou partie qu'en se plaçant sous le régime de la liberté contractuelle de l'article L 3222-11 (cf. supra).

A défaut, la loi attribue à chacune des parties au contrat la légitimité juridique de procéder unilatéralement à la révision tarifaire à la baisse ou à la hausse, le donneur d'ordre en procédant à une compensation sur le paiement de la facture pour laquelle il demandera un avoir, le fournisseur en facturant un prix actualisé. En cas de désaccord il appartiendra le cas échéant au juge saisi de se prononcer.

Il appartient au donneur d'ordre de s'assurer que les surcharges « carburant » facturées par le prestataire ont été calculées conformément à ce que prévoit la loi et à procéder le cas échéant à une vérification contradictoire avant de procéder au règlement.

3. SANCTIONS

3-1 Sanctions commerciales

Les dispositions créant les mécanismes de répercussion « carburant » revêtent un caractère d'ordre public et les litiges relatifs à leur application sont de la compétence des juridictions commerciales.

Compte tenu de l'articulation retenue par le dispositif législatif, ce n'est que dans l'hypothèse où les parties au contrat de transport, au contrat de commission de transport ou au contrat de location de véhicule avec conducteur n'auraient pas conventionnellement déterminé les modalités de la révision des prix en fonction de l'évolution du prix du gazole que le juge commercial pourra être amené à appliquer le « mécanisme administratif de correction tarifaire automatique ».

3-2 Sanctions pénales

L'article L 3242-3 du code des transports punit d'une amende de 15 000 € (75 000 € pour les personnes morales en application de l'article 131-38 du code pénal) la méconnaissance par le cocontractant du transporteur, du commissionnaire ou du loueur de véhicule des obligations résultant pour lui de l'application de l'un ou de l'autre des deux mécanismes de répercussion créés par la loi.

C'est essentiellement en cas de refus explicite du donneur d'ordre de négocier une clause d'indexation dans un contrat qui n'en contient pas ou de payer une « surcharge carburant » dont le montant n'est pas contestable et est exigible que celui-ci s'expose aux poursuites pénales.

Annexe- articles du code des transports

Article L3222-1

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 L3222-2

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

Article L3222-9

Les dispositions de l'article L. 3221-2 et des articles L. 3222-1 à L. 3222-6 sont d'ordre public.

Article L3223-3

Les articles L. 3222-1 et L. 3222-2 sont applicables aux contrats de location de véhicules avec conducteur destinés au transport routier de marchandises.

Article L3242-3

Est punie 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.

Article L1432-11

Sont applicables au contrat de commission de transport les articles L. 3222-1 à L. 3222-4 et L. 3222-9, en tant qu'ils concernent l'organisation du transport routier de marchandises et les articles L. 4451-4 à L. 4451-6, en tant qu'ils concernent l'organisation du transport fluvial de marchandises.