

**Avis n° 2026-A-01 du 13 février 2026
relatif aux tarifs et à la concurrence dans le secteur du transport dans le bâtiment
et les travaux publics**

L’Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie,

Vu la saisine du congrès de la Nouvelle-Calédonie en date du 6 septembre 2024, enregistrée le 9 septembre 2024 sous le numéro 24-0018A, sollicitant l’avis de l’Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie (ci-après « l’Autorité »), sur le fondement de l’article Lp. 462-1 du Code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie (ci-après « Code de commerce »), sur « *la question des tarifs et de la concurrence dans le secteur du transport du bâtiment et des travaux publics* » ;

Vu la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu la loi du pays n° 2014-12 du 24 avril 2014 portant création de l’Autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie et modifiant le livre IV de la partie législative du Code de commerce applicable en Nouvelle-Calédonie ;

Vu le Code de commerce et notamment son article Lp. 462-1 ;

Vu le règlement intérieur de l’Autorité ;

Vu le rapport du service d’instruction en date du 14 janvier 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure générale, le rapporteur, le commissaire du gouvernement, les représentants du congrès, entendus lors de la séance du 30 janvier 2026 ;

Après en avoir délibéré le même jour, est d’avis de présenter les observations qui suivent :

Résumé

L'Autorité a été saisie par le congrès d'une demande d'avis portant sur les tarifs et la concurrence dans le secteur du transport du bâtiment et des travaux publics (BTP), sur le fondement de l'article Lp. 462-1 du Code de commerce. Cette saisine s'inscrit dans un contexte de baisse durable de l'activité affectant le secteur du transport du BTP et des interrogations relatives à la viabilité économique des entreprises, dans un environnement caractérisé par la récession du secteur du BTP dans son ensemble.

L'Autorité relève que le secteur du transport du BTP, étroitement dépendant de l'activité du BTP, se caractérise par une forte atomisation de l'offre, une prédominance de petites entreprises et par des tarifs demeurés globalement inchangés depuis plusieurs décennies, malgré l'évolution significative des coûts supportés par les transporteurs. L'Autorité constate que les prix des prestations de transport du BTP sont librement fixés dans un contexte de déséquilibre marqué entre une offre abondante et une demande insuffisante, conduisant certains transporteurs à accepter des niveaux de prix ne permettant pas de couvrir durablement leurs coûts. Eu égard au nombre élevé de transporteurs et au temps nécessaire à une reprise économique effective du secteur du BTP, l'Autorité considère qu'un ajustement spontané des prix à la hausse apparaît peu probable à court comme à moyen terme.

L'Autorité identifie, dans le contexte économique actuel, des risques accrus de pratiques anticoncurrentielles, notamment sous la forme d'échanges de consignes tarifaires entre transporteurs ou de tentatives de répartition des chantiers, susceptibles de constituer des ententes prohibées par le droit de la concurrence. L'Autorité rappelle à cet égard le cadre juridique applicable et les risques encourus par les organisations professionnelles en cas de diffusion de recommandations tarifaires ou de mécanismes de coordination entre concurrents.

L'Autorité a ensuite analysé la demande de réglementation des prix des prestations de transport du BTP formulée par les syndicats de transporteurs. Elle relève que les conditions légales permettant de déroger au principe de libre détermination des prix, telles que prévues à l'article Lp. 411-2 du Code de commerce, ne sont pas réunies en l'espèce. Elle estime en outre qu'une réglementation des prix porterait des atteintes disproportionnées à la liberté d'entreprendre, à la liberté du commerce et de l'industrie et à la libre concurrence, sans répondre de manière effective à un objectif d'intérêt général. Une telle mesure ne permettrait pas de résoudre les difficultés structurelles du secteur, pourrait conduire à une internalisation accrue des prestations de transport par les grandes entreprises du BTP et entraînerait une augmentation du coût des chantiers publics.

Néanmoins, l'Autorité a examiné d'autres demandes formulées par les transporteurs du BTP susceptibles de donner lieu à des recommandations. Elle considère que le détachement des prestations de transport au sein des appels d'offres publics ne constitue pas une solution générale et uniforme, mais pourrait être envisagé de manière ciblée pour certains marchés, notamment ceux de terrassement ou de gros œuvre, lorsque la part du transport est significative et techniquement dissociable. Elle incite alors les pouvoirs publics à instaurer des dispositifs d'accompagnement des petites entreprises de transport pour leur faciliter l'accès à la commande publique.

L'Autorité souligne également la nécessité de prévenir les distorsions de concurrence entre les transporteurs du BTP et ceux du secteur minier, en renforçant les contrôles afin d'éviter le détournement des avantages fiscaux accordés à ce dernier, et en encourageant une réflexion sur un rapprochement progressif des régimes applicables. Enfin, l'Autorité relève l'intérêt de mécanismes contractuels de revalorisation des tarifs du transport du BTP, fondés sur des indices existants, afin de mieux prendre en compte l'évolution des charges supportées par les transporteurs en cours d'exécution des contrats.

L'Autorité a ainsi formulé les recommandations suivantes :

Recommandation n° 1 : l'Autorité recommande de ne pas recourir à une réglementation des prix des prestations de transport du BTP et de maintenir le principe de libre détermination des prix par le jeu de la concurrence.

Recommandation n° 2 : l'Autorité recommande de mettre en œuvre, pour certains marchés publics du BTP, un allotissement spécifique des prestations de transport lorsque celles-ci représentent une part significative du marché et sont techniquement dissociables, en accompagnant cette démarche de dispositifs destinés à limiter les risques de désorganisation des chantiers et à faciliter l'accès des petites entreprises de transport à la commande publique.

Recommandation n° 3 : l'Autorité recommande de renforcer les dispositifs de contrôle afin de prévenir et sanctionner les situations dans lesquelles des transporteurs bénéficiaient indûment des avantages fiscaux ou économiques attachés à un secteur pour intervenir sur l'autre, et d'assurer une étanchéité effective entre les activités de transport minier et de transport du BTP.

Recommandation n° 4 : l'Autorité recommande aux pouvoirs publics d'examiner les modalités d'une réduction des distorsions fiscales entre les secteurs du transport minier et du transport du BTP, dans le respect du principe d'égalité de traitement et des contraintes budgétaires de la Nouvelle-Calédonie.

Recommandation n° 5 : l'Autorité recommande l'intégration, dans les contrats de transport du BTP, de mécanismes d'indexation fondés sur des indices existants et représentatifs des charges supportées par les transporteurs, tels que l'index « Transports divers au service du BTP », afin de permettre une révision de plein droit des prix en cours de contrat.

(Ce résumé a un caractère strictement informatif. Seuls font foi les motifs de l'avis ci-après.)

Table des matières

Introduction.....	5
I. Les caractéristiques des secteurs du BTP et du transport du BTP en Nouvelle-Calédonie.....	7
A. Le secteur du BTP.....	7
1. Les différents marchés du secteur du BTP	7
2. Les principaux acteurs du secteur du BTP.....	9
3. Un secteur en récession depuis plusieurs années, aggravée par la crise actuelle.....	10
B. Le secteur du transport du BTP	11
1. Un secteur caractérisé par une forte diversité d'acteurs et de prestations.....	11
2. Un secteur composé en majorité de petites entreprises	12
3. Un secteur entièrement dépendant du secteur du BTP	13
C. Les mécanismes de fixation des prix dans le secteur du transport du BTP	13
1. La liberté des prix dans le transport du BTP.....	13
2. Une incapacité croissante des transporteurs à couvrir leurs coûts.....	14
II. Analyse concurrentielle du secteur du transport du BTP.....	16
A. Les risques actuels d'ententes anticoncurrentielles entre transporteurs du BTP... 	16
1. Les échanges de consignes tarifaires entre transporteurs du BTP	16
2. Les mécanismes de répartition des chantiers entre transporteurs du BTP	17
B. Les risques générés par une réglementation des prix du transport du BTP	18
1. L'application de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce	19
2. L'impact d'une réglementation des prix sur la liberté d'entreprendre, la liberté du commerce et de l'industrie et la libre concurrence	21
C. Les autres demandes des transporteurs du secteur du BTP pouvant faire l'objet de recommandations.....	24
1. L'allotissement des prestations de transport du BTP au sein des appels d'offres	25
2. La prévention des distorsions de concurrence entre le transport minier et le transport du BTP	27
3. La revalorisation des tarifs de la prestation de transport du BTP par la mise en œuvre d'une indexation contractuelle	28

Introduction

1. Par courrier en date du 6 septembre 2024¹, la présidente du congrès de la Nouvelle-Calédonie (ci-après « congrès ») a saisi pour avis l’Autorité sur la question des tarifs et de la concurrence dans le secteur du transport du bâtiment et des travaux publics (ci-après le « BTP »). Cette saisine, fondée sur l’article Lp. 462-1 du Code de commerce, qui dispose que « *l’autorité de la concurrence de la Nouvelle-Calédonie peut être consultée par le congrès de la Nouvelle-Calédonie sur les propositions ou projets de loi du pays ou de délibération ainsi que sur toute question concernant la concurrence* », s’inscrit dans le prolongement de la volonté exprimée par le congrès au travers du vœu n° 429 du 20 août 2024 *relatif au prix du transport dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP)*.
2. Il ressort de l’exposé des motifs du vœu n° 429 précité que « *[p]ar courrier en date du 15 mars 2023, le président du gouvernement a été saisi par le Syndicat des Rouleurs Pays concernant un accord issu du blocage des 6 carrières du Grand Nouméa du 18 au 24 janvier 2023* »². Cet accord entérinait un travail de concertation entre les parties prenantes que sont le Syndicat des rouleurs pays (ci-après le « SRP »), le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la Fédération calédonienne du BTP (ci-après la « FCBTP »), la Chambre du commerce et de l’industrie de Nouvelle-Calédonie (ci-après la « CCI-NC »), ainsi que l’institut de la statistique et des études économiques de Nouvelle-Calédonie (ci-après l’« ISEE-NC »), concernant « *la création d'une grille tarifaire pour le transport du BTP, ainsi qu'un indice de revalorisation de ces tarifs, à l'instar du BT21 pour la révision des loyers et la revalorisation des baux commerciaux* »³.
3. Ces mesures auraient eu pour but de résoudre les difficultés rencontrées par le secteur du transport du BTP, lesquelles s’expliqueraient par le fait « *qu’aucune nouvelle tarification prenant en compte l’évolution du contexte économique, notamment celui du BTP, ni celle du prix du carburant et du fret, qui ont d’ailleurs flambés avec les deux crises successives du covid-19 et de la guerre d’Ukraine ; n’ai été mise en place depuis ces dernières décennies* »⁴.
4. Ces évolutions auraient été absorbées par les transporteurs du BTP, aussi appelés « rouleurs », sans qu’ils puissent les répercuter dans leurs prix, et ce, malgré les difficultés économiques régulièrement portées à la connaissance des pouvoirs publics⁵. Le congrès a alors décidé de saisir l’Autorité pour avis sur la question des tarifs et de la concurrence dans le secteur du transport du BTP⁶, en raison notamment de « *la difficulté de modifier la réglementation* » n’ayant « *pas forcément la marge de manœuvre suffisante pour répondre aux doléances des rouleurs à l’époque* »⁷ mais également « *[e]n l’absence d’une suite effective de cet accord entre les parties prenantes et afin de préserver ce maillon indispensable de la chaîne du BTP* »⁸.
5. Cette saisine s’inscrit ainsi dans une préoccupation opérationnelle et économique, relative à la soutenabilité de l’activité des transporteurs du BTP et à la préservation des conditions de

¹ Voir le courrier de la présidente du congrès de la Nouvelle-Calédonie du 6 septembre 2024 (Annexe 1, Cote 3).

² Voir la proposition de vœu n° 144 relative au prix du transport dans le secteur du BTP (Annexe 1, Cote 6).

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.* ; voir également le compte-rendu de la rencontre entre les représentants du gouvernement et le SRP en date du 25 janvier 2023 (Annexe 6, Cote 33) ainsi que la lettre du SRP au président du gouvernement (Annexe 9, Cote 40).

⁶ Voir la proposition de vœu n° 144 relative au prix du transport dans le secteur du BTP (Annexe 1, Cote 7).

⁷ Voir le procès-verbal d’audition de Mme Omayra Naisseline, membre du congrès et présidente de la commission des infrastructures publiques, de l’aménagement du territoire, du développement durable, de l’énergie, des transports et de la communication (Annexe 4, Cote 26).

⁸ Voir la proposition de vœu n° 144 relative au prix du transport dans le secteur du BTP (Annexe 1, Cote 7).

fonctionnement de l'ensemble de la filière du BTP, dont ces prestations constituent un maillon essentiel.

6. Pour le congrès, l'avis de l'Autorité vise ainsi à permettre de « *fixer un cadre aux réflexions structurelles et éventuelles réformes du secteur* »⁹. Néanmoins, celui-ci n'a pas vocation à résoudre, en lui-même, les difficultés rencontrées par le secteur du transport du BTP, mais à fournir au congrès une analyse concurrentielle du secteur et à l'éclairer dans ses futures décisions. En ce sens, le congrès a relevé « *deux temporalités dans la problématique, une situation d'urgence à solutionner au plus vite et une étude de l'autorité de la concurrence qui offrira plus tard des bases aux problématiques structurelles* »¹⁰.
7. Dans le cadre de l'instruction de la saisine du congrès, le service d'instruction s'est attaché à entendre les représentants institutionnels ayant participé aux travaux préparatoires du vœu n° 429 précité, ainsi que les principaux acteurs économiques concernés, issus tant de la filière du BTP que du secteur du transport du BTP, incluant des entreprises et des organisations professionnelles représentatives.
8. Il convient de rappeler que lorsqu'elle est consultée pour avis, l'Autorité ne peut se prononcer que sur des questions de concurrence d'ordre général. Dans ce cadre, il ne lui appartient, ni d'apprécier, ni de qualifier des comportements individuels sur un marché au regard des articles Lp. 421-1 ou Lp. 421-2 du Code de commerce, ni de définir les marchés pertinents concernés. Seule une saisine contentieuse permettrait d'apprécier la licéité d'une pratique au regard des dispositions précitées¹¹. De même, l'avis rendu ne saurait, en aucune façon, être interprété comme valant exemption d'éventuelles pratiques anticoncurrentielles, en application de l'article L. 421-4 du Code de commerce.
9. Ainsi, après une présentation des secteurs du BTP et du transport du BTP en Nouvelle-Calédonie (**I**), l'avis procèdera à une analyse concurrentielle du secteur du transport du BTP, au regard notamment des risques concurrentiels identifiés et des effets susceptibles de résulter d'une réglementation des prix, avant de formuler des recommandations (**II**).

⁹ Voir le rapport n° 65 du 15 avril 2024 de la commission des infrastructures publiques, de l'aménagement du territoire, du développement durable, de l'énergie, des transports et de la communication (Annexe 1, Cote 13).

¹⁰ *Ibid.* (Annexe 1, Cote 14).

¹¹ Voir l'avis de l'Autorité n° 2023-A-01 du 19 juin 2023 concernant l'avant-projet de loi du pays relatif à l'identification et à la cession des carnivores domestiques en Nouvelle-Calédonie, §9.

I. Les caractéristiques des secteurs du BTP et du transport du BTP en Nouvelle-Calédonie

10. L'activité du transport du BTP étant étroitement dépendante de celle du secteur du BTP, la présentation de ce dernier constitue un préalable nécessaire à l'analyse du fonctionnement du secteur du transport du BTP en Nouvelle-Calédonie. L'Autorité procède ainsi à une analyse générale des secteurs du BTP (**A**) et du transport du BTP (**B**), avant d'examiner les mécanismes de fixation des prix du transport du BTP (**C**).

A. Le secteur du BTP

1. Les différents marchés du secteur du BTP

11. Le secteur du BTP concentre une grande diversité de métiers et d'activités et occupe une place essentielle dans l'économie calédonienne. Il constitue l'un des principaux employeurs du territoire, rassemblant des entreprises de toutes tailles et jouant un rôle structurant pour l'ensemble de la chaîne économique.
12. Le secteur du BTP regroupe l'ensemble des activités de la construction au sens large. L'Autorité de la concurrence métropolitaine a pu relever que, même si les différentes activités du BTP se caractérisent par la diversité des réalisations ainsi que par la multiplicité des techniques et des matériels mis en œuvre, l'ensemble des activités concernées présente toutefois des caractéristiques générales communes : « *les activités en cause ne sont pas industrielles, c'est-à-dire que les chantiers sont forains et que chaque réalisation est unique ; il s'agit d'activités d'organisation et de main d'œuvre, qui reposent principalement sur la détention d'un savoir-faire technique et sur la capacité à gérer les chantiers et à en assumer les risques. Les métiers sont faiblement capitalistiques. La notion de risque est fondamentale, notamment dans le domaine des travaux publics, où l'évaluation du coût des travaux est délicate et la réalisation des chantiers peut donner lieu à des impondérables d'ordre technique, météorologique ou géologique* »¹².
13. Par ailleurs, selon la pratique décisionnelle métropolitaine, la demande dans le secteur du BTP « *émane, d'une part, des collectivités publiques qui consultent les entreprises par le biais d'appels d'offres, d'autre part, d'une multitude d'opérateurs privés* ». Elle peut ainsi porter sur des projets mis en œuvre soit en corps d'état séparés, soit en entreprise générale¹³.
14. Au sein des activités de construction, les autorités de concurrence distinguent généralement le secteur du bâtiment (**a**) et celui des travaux publics (**b**).

¹² Voir l'avis du Conseil de la concurrence métropolitain n° 01-A-08 du 5 juin 2001 relatif à l'acquisition du Groupe GTM par la société Vinci.

¹³ *Ibid.*

a. Les marchés des travaux publics

15. Sur la base d'une nomenclature établie par la Fédération nationale des travaux publics¹⁴, les autorités de concurrence calédonienne et métropolitaine ont considéré¹⁵ qu'au regard du niveau de spécialisation constaté pour ces différentes catégories de travaux, il convenait de distinguer plusieurs marchés au sein du secteur des travaux publics, à savoir :
- au sein des travaux routiers, les marchés de la fabrication des produits de revêtements de chaussée, d'une part, et le marché de la pose de ces revêtements, d'autre part ;
 - les marchés du terrassement à l'air libre (simple et moyen et en grande masse) ;
 - les marchés des travaux de voies ferrées ;
 - les marchés des fondations spéciales ;
 - les marchés des travaux de réseaux, de canalisations et autres, en souterrain (dont les travaux de la filière eau) ; et
 - les marchés généraux du génie civil, comprenant, en premier lieu, les ouvrages d'art et d'équipement industriel, le génie civil d'usines, le génie civil de stations de traitement des eaux et de réservoirs, en deuxième lieu, les travaux souterrains (ouvrages souterrains de circulation, d'adduction ou d'évacuation d'eau, de stockage) et, en troisième lieu, les travaux en site maritime ou fluvial.
16. La pratique décisionnelle métropolitaine a relevé que, dans leur grande majorité, les activités de travaux publics revêtaient une dimension locale¹⁶. Il n'a par ailleurs pas été exclu que certains marchés de produits présentent une dimension nationale¹⁷.

b. Les marchés du bâtiment

17. Au sein du marché du bâtiment, les autorités de concurrence, tant nationales qu'européenne, distinguent le gros œuvre, qui concerne la structure du bâtiment (fondation, murs, couverture...), du second œuvre, qui concerne l'habillage et les équipements de ladite structure (réseaux d'alimentation divers, isolation...)¹⁸.

¹⁴ La Fédération distingue douze catégories principales de travaux : les travaux routiers, les terrassements généraux, les travaux souterrains, les travaux de pose de canalisations à grande distance et de réseaux de canalisations industrielles, les travaux de la filière eau, les travaux électriques, les fondations spéciales, les travaux en site maritime, les voies ferrées, les ouvrages d'art et d'équipement industriel, les ouvrages d'art et d'équipement industriel en construction métallique et les travaux de génie agricole.

¹⁵ Voir la décision de l'Autorité n° 2025-DCC-03 du 18 août 2025 relative à l'acquisition du contrôle exclusif des SARL Menaouer TP et E.T.T.M. Centre par la SARL HCM ; voir également les décisions de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-DCC-160 du 24 octobre 2016 relative à la prise de contrôle exclusif des sociétés Cardinal, Menuiserie Cardinal, Le Chêne Constructions et Les Crépis d'Armor par la société NGE SAS, n° 14-DCC-195 du 31 décembre 2014 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Juwi EnR par la société Neoen, n° 10-DCC-05 du 21 janvier 2010 relative à la prise de contrôle exclusif de la société Cari Holding par la société Fayat, n° 09-DCC-43 du 14 septembre 2009 relative à l'acquisition des sociétés Entreprise Malet et Entreprise Carceller par la société Spie Batignolles SA., et l'avis du Conseil de la concurrence n° 01-A-08 précité.

¹⁶ Voir notamment la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 09-DCC-43 précitée ainsi que la lettre du ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi C2008-116 du 1^{er} décembre 2008, au conseil de la société Fayat, relative à une concentration dans le secteur des travaux publics, du matériel routier et des équipements routiers.

¹⁷ La Commission européenne a par exemple retenu un marché de dimension nationale s'agissant des ouvrages d'art et d'équipements industriels réalisés à l'air libre (voir décision du 24 juillet 2007, *Vinci Construction / Soletanche*, n° COMP/M.4623).

¹⁸ Voir notamment la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi C2007-132 du 15 novembre 2007, aux conseils de la société Spie Batignolles S.A., relative à une concentration dans le secteur des travaux de

18. Au sein du gros œuvre comme du second œuvre, la pratique décisionnelle envisage une première segmentation selon que les travaux sont effectués pour des clients professionnels (publics et commerciaux) ou des particuliers. Une seconde segmentation, fondée sur l'usage du bâtiment, distinguant les bâtiments résidentiels et non résidentiels, a également été envisagée.
19. S'agissant plus particulièrement du second œuvre, les autorités de concurrence se sont interrogées sur une possible segmentation par métier¹⁹, notamment :
 - les travaux de peinture (peinture industrielle, extérieure et ravalement) ;
 - les travaux de plâtrerie (pose de plâtre en poudre et de plaques de plâtre, à l'exclusion des travaux de pose de plaques de plâtre formant plafonds et cloisons) ;
 - les travaux de plafonds (pose de plafonds tendus, suspendus ou en plaques de plâtre) ;
 - les travaux de cloisons (pose de cloisons de séparation, de cloisons modulaires ou de cloisons de plaques de plâtre) ; et
 - les travaux de menuiserie (sur bois, plastique ou métal).
20. Les autorités de concurrence européenne et métropolitaine retiennent, pour les marchés du bâtiment, une dimension nationale²⁰. La pratique décisionnelle métropolitaine a en outre envisagé, dans le cas particulier des travaux de second œuvre, une dimension régionale en raison notamment du nombre important d'acteurs locaux²¹. Elle relève cependant que, pour certains chantiers de grande taille, la dimension des marchés des travaux de second œuvre peut excéder la région.

2. Les principaux acteurs du secteur du BTP

21. Le secteur du BTP au sens large englobe une grande diversité d'acteurs, « *du bâtiment du second œuvre jusqu'aux grosses entreprises* »²², et regrouperait majoritairement des entreprises de moins de 10 salariés²³. Cependant, il ressort de la pratique décisionnelle de l'Autorité que, bien que le secteur du BTP en Nouvelle-Calédonie regroupe de très nombreuses entreprises de toutes tailles, il apparaît dominé par un nombre limité d'acteurs.
22. S'agissant du marché des travaux routiers en Nouvelle-Calédonie, les principaux acteurs seraient les groupes HCM, Colas et Vinci, actifs sur ce marché par l'intermédiaire des sociétés qu'ils contrôlent, respectivement Menaouer TP, Colas NC et Dumez GTM Calédonie, avec des parts de marché respectives d'environ [10-20] %, [20-30] % et [60-70] % en 2024²⁴.
23. S'agissant du marché du terrassement, les principaux acteurs sont également les groupes HCM, Colas et Vinci, ainsi que la société Entreprise de Travaux Vergedem, avec des parts de marché respectives d'environ [10-20] %, [10-20] %, [50-60] % et [10-20] % en 2024²⁵.

finition du bâtiment, ainsi que l'avis du Conseil de la concurrence n° 01-A-08 précité ; voir également la décision de la Commission européenne du 14 octobre 2005, *Fimag/Züblin*, n° COMP/M.3864.

¹⁹ Voir la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi C2007-132 précitée.

²⁰ *Ibid.*, voir également la décision de la Commission européenne n° COMP/M.3864 précitée.

²¹ Voir la lettre du ministre de l'économie, des finances et de l'emploi C2007-132 précitée.

²² Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

²³ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP : « *Le secteur c'est 90 % d'entreprises de moins de 10 salariés* » (Annexe 11, Cote 53).

²⁴ Voir la décision de l'Autorité n° 2025-DCC-03 précitée.

²⁵ *Ibid.*

24. Les auditions conduites par le service d'instruction de l'Autorité ont également permis d'identifier plusieurs autres entreprises comme étant actives sur le secteur, notamment les sociétés MT Terrassement, SNTP et Arbé²⁶.

3. Un secteur en récession depuis plusieurs années, aggravée par la crise actuelle

25. Dans son rapport annuel économique pour l'année 2024, l'Institut d'émission d'Outre-mer a constaté que l'activité du BTP en Nouvelle-Calédonie connaît un repli depuis plusieurs années et que la situation s'est nettement dégradée depuis les événements de mai 2024. L'emploi privé du secteur a baissé de 20,6 % et la consommation de ciment de 34,3 % en 2024²⁷. Au-delà du choc économique issu de la crise conjoncturelle de 2024, il constate que « [d]epuis la fin des grand chantiers industriels et immobiliers, le secteur du BTP connaît un redimensionnement structurel, en raison d'une demande plus faible, liée à la maturité des infrastructures publiques »²⁸, ainsi qu'à une décroissance démographique.

26. Ce constat est corroboré par plusieurs acteurs du secteur :

« C'est une activité en récession depuis plusieurs années avec la disparition des gros projets et aujourd'hui avec une énorme raréfaction des opérations [et] avec une activité fortement à la peine. [...] Il y a également une incertitude politique et globale qui n'incite pas à l'activité. »²⁹ ;

« Pendant longtemps le secteur privé a été un acteur majeur en termes de volume, aujourd'hui les acteurs publics ont une part plus importante »³⁰ ;

« Le secteur est en souffrance sur les deux pans, publics et privés, sans effet de relais. Pour le privé le problème est dans la confiance et ou les moyens de reconstruire. Les entreprises sont en difficultés sociale, organisationnelle et financière »³¹ ;

« Le BTP est probablement un des secteurs de l'économie calédonienne qui est dans l'une des situations les plus compliquées. Le secteur est déstructuré et dérégulé, avec la crise tout le monde répond à tout. Des grosses entreprises répondent à des petits chantiers et inversement, car tous se jettent sur des opportunités de travailler »³².

27. Un sondage conduit par la FCBTP en novembre 2025 auprès de ses adhérents révèle que près de 50 % des entreprises se déclarent en difficulté ou en très grande difficulté et que seule une minorité affiche une bonne santé économique³³. Plus de la moitié des entreprises interrogées n'auraient aucune visibilité sur leur activité pour 2026 et redouteraient un recul brutal de leur chiffre d'affaires, faute de chantiers confirmés ou programmés³⁴. Enfin, la FCBTP a indiqué que, compte tenu de l'absence de reprise à court terme des chantiers, le maintien des dispositifs de

²⁶ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

²⁷ Voir le rapport annuel économique 2024 de l'IEOM Nouvelle-Calédonie, page 121.

²⁸ *Ibid.*, page 123.

²⁹ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

³⁰ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 53).

³¹ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

³² Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 53).

³³ Voir le rapport d'analyse de la FCBTP, « *Situation et Perspectives du Secteur du BTP* », novembre 2025, (disponible via le lien suivant : <https://www.fcbtp.nc/sondage-fcbtp-un-secteur-sous-pression-et-un-moral-des-dirigeants-au-plus-bas/>).

³⁴ Voir le site de la FCBTP, onglet « ACTUS FCBTP », 16 décembre 2025, (disponible via le lien suivant : <https://www.fcbtp.nc/le-secteur-du-btp-en-nouvelle-caledonie-lance-un-cri-dalerte-et-sollicite-un-soutien-anticipe/>).

soutien à l'emploi existants apparaissait, selon elle, nécessaire pour faire face à la situation économique du secteur³⁵.

B. Le secteur du transport du BTP

1. Un secteur caractérisé par une forte diversité d'acteurs et de prestations

28. Le secteur du transport du BTP comprend, du côté de l'offre, des entreprises actives dans le secteur du BTP au sens large, souvent adossées à de grands groupes, et, du côté de la demande, des transporteurs spécialisés dans le transport du BTP.
29. Le transport constitue une activité indispensable au secteur du BTP car, « *sous des formes très diverses, les entreprises du BTP ont un besoin de transporter des matériaux sur tous les chantiers (béton, liquide, vrac. etc.)* »³⁶.
30. A l'image du secteur du BTP, le secteur du transport du BTP est particulièrement hétérogène et regroupe de très nombreuses activités : « *C'est un métier qui couvre pleins de choses, du petit transporteur au camion de transport exceptionnel. Il y a une multitude de sous-secteurs avec un grand nombre de camions spécialisés* »³⁷. Cette forte hétérogénéité résulte tant de la diversité des matériaux transportés que des équipements et véhicules mobilisés, lesquels varient selon la nature des prestations réalisées, rendant toute appréhension globale du secteur particulièrement délicate³⁸. Interrogée sur le type de chantiers pour lesquels les transporteurs sont sollicités, la FCBTP évoque « *l'assainissement qui nécessite des camions, comme les carrières, ceux qui font de l'enrobé, sans compter tous les autres transports de matériels, d'équipement, les portes engins, etc.* »³⁹.
31. Le secteur public constitue actuellement un donneur d'ordre important sur le marché, dont la part est plus élevée que celle du secteur privé⁴⁰. En effet, selon le SRP, « *90 % des offres sur le marché du transport du BTP proviennent des collectivités ou des bailleurs sociaux* »⁴¹. Les donneurs d'ordre publics choisissent leurs prestataires via des appels d'offres, selon les règles de la commande publique. Dans la grande majorité des cas, ce sont les plus grandes entreprises du BTP qui remportent les marchés publics⁴².
32. Il est ainsi difficile, voire impossible, pour les rouleurs de candidater et de remporter directement des marchés publics, le roulage étant généralement intégré au sein du lot « voirie et réseaux divers », selon la direction de l'aménagement du patrimoine et des moyens⁴³. Les entreprises du BTP font ensuite le plus souvent appel à des rouleurs pour la prestation spécifique de transport du BTP⁴⁴, sauf lorsqu'elles disposent de leur propre flotte de camions, ce qui demeure rare⁴⁵. Ainsi, les donneurs d'ordre « *associe[nt] les rouleurs qui transportent les matériaux en vrac avec les rouleurs équipés de camions plats qui transportent du matériel* »⁴⁶.

³⁵ Ibid.

³⁶ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

³⁷ Ibid.

³⁸ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 54).

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid. (Annexe 11, Cote 53).

⁴¹ Voir le procès-verbal d'audition du SRP (Annexe 14, Cote 75).

⁴² Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 71).

⁴³ Voir le rapport n° 66 du 15 avril 2024 de la commission des infrastructures publiques, de l'aménagement du territoire, du développement durable, de l'énergie, des transports et de la communication (Annexe 1, Cote 18).

⁴⁴ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 45).

⁴⁵ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 54).

⁴⁶ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 45).

33. En Nouvelle-Calédonie, l'analyse du secteur du transport du BTP nécessite par ailleurs de distinguer entre les rouleurs du BTP et les rouleurs miniers. Selon la FCBTP, « [i]l y a un secteur subventionné et un secteur marchand qui ne peuvent pas normalement se mélanger »⁴⁷. Certaines entreprises de transport peuvent toutefois être actives sur les deux secteurs.
34. Ces deux catégories se différencient notamment par le régime fiscal qui leur est applicable, les rouleurs miniers bénéficiant d'avantages fiscaux dont ne disposent pas les rouleurs du BTP⁴⁸. Concrètement, le gazole utilisé pour les camions sur sites miniers est exonéré de la taxe additionnelle sur les produits pétroliers (TAPP)⁴⁹. Les transporteurs de minerai peuvent également bénéficier d'allégements fiscaux pour l'acquisition de certains camions ou équipements. En effet, le secteur « Mine et métallurgie, y compris la sous-traitance minière » fait partie des filières éligibles à des exonérations de droits et taxes à l'importation⁵⁰. En outre, le roulage minier bénéficie d'une exonération de la taxe générale sur la consommation (TGC)⁵¹.

2. Un secteur composé en majorité de petites entreprises

35. Il ressort des auditions des deux syndicats professionnels du secteur que les entreprises de transport du BTP sont nombreuses et implantées sur l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie. Selon la FCBTP, « [i]l y a des travailleurs indépendants, des GIE, des entreprises avec quelques camions et des entreprises avec des flottes de camions. [...] Certaines entreprises ont des camions dans toute la Calédonie »⁵². La profession de rouleur est souvent exercée « de père en fils », avec transmission ou partage des camions⁵³. L'activité de rouleur peut constituer l'unique source de revenus des professionnels ou être exercée en complément d'autres activités. La société Dumez GTM Calédonie déclare par exemple n'avoir presque plus de camions en propre puisque « (i) comme il y a un tissu important de rouleurs, on veut faire participer l'ensemble des acteurs et (ii) l'activité est fluctuante et il y a beaucoup de sociétés de roulages qui se sont créées depuis »⁵⁴.
36. S'agissant de la répartition géographique des acteurs, la taille des entreprises de transport du BTP varie sensiblement selon les zones du territoire, entre le Grand Nouméa, où certains acteurs disposent de flottes importantes, et le reste de la Nouvelle-Calédonie, où les entreprises sont généralement de plus petite taille. Selon la société Dumez GTM Calédonie, « [p]lus on monte dans le nord, plus les acteurs sont petits. Dans le grand Nouméa des acteurs ont fait grossir leur flotte »⁵⁵.
37. Les acteurs du transport du BTP en Nouvelle-Calédonie se caractérisent par conséquent, dans leur grande majorité, par une petite taille et par des structures juridiques simples, souvent constituées sous forme d'entreprises individuelles ou de petites sociétés familiales. Les flottes

⁴⁷ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 53).

⁴⁸ Voir par exemple le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 44).

⁴⁹ Voir l'article 7 de la loi du pays n° 2006-5 du 29 mars 2006 portant réforme de la fiscalité des produits pétroliers ; voir également l'arrêté n° 2007-2793/GNC du 21 juin 2007 relatif aux modalités de gestion de la fiscalité des hydrocarbures.

⁵⁰ Voir la loi du pays n° 2018-13 du 7 septembre 2018 relative aux modalités d'octroi des régimes douaniers et fiscaux privilégiés à l'importation ainsi que la délibération n° 353 du 7 septembre 2018 relative aux conditions d'application de la loi du pays n° 2018-13 du 7 septembre 2018 relative aux modalités d'octroi des régimes fiscaux privilégiés à l'importation.

⁵¹ Voir l'article Lp. 493 du Code des impôts de la Nouvelle-Calédonie ; voir également l'arrêté n° 2017-741/GNC du 28 mars 2017 relatif aux modalités d'application de la taxe générale sur la consommation dans l'industrie minière et métallurgique.

⁵² Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 54).

⁵³ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 68).

⁵⁴ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 45).

⁵⁵ Ibid.

de véhicules demeurent limitées, la plupart des transporteurs exploitant un ou deux camions, et seuls quelques acteurs disposant d'un nombre plus important de véhicules, sans qu'il existe toutefois de grandes entreprises structurées de transport du BTP sur le territoire⁵⁶.

3. Un secteur entièrement dépendant du secteur du BTP

38. L'activité de transport du BTP étant directement dépendante de la bonne santé du secteur du BTP, le secteur en suit les évolutions conjoncturelles et structurelles. Dans le contexte économique actuel, marqué par un ralentissement durable de l'activité du BTP en Nouvelle-Calédonie, cette dépendance se traduit par une dégradation significative de la situation économique des transporteurs du BTP, directement affectés par la raréfaction des chantiers et par l'intensification de la concurrence pour l'accès aux rares projets disponibles⁵⁷.
39. Le secteur du transport du BTP dépend étroitement de la nature, du volume et du calendrier des chantiers engagés, en particulier de grands chantiers d'infrastructure, de terrassement et de construction, qui constituent le principal débouché pour les prestations de transport. L'activité de transport du BTP est en effet beaucoup plus marginalement sollicitée pour des travaux de faible ampleur.
40. En l'absence de projets d'envergure, tant publics que privés, la demande de prestations de transport se contracte fortement, les prestations de roulage étant rarement réalisées de manière autonome et s'inscrivant, dans la quasi-totalité des cas, dans des opérations globales mobilisant une pluralité d'intervenants.

C. Les mécanismes de fixation des prix dans le secteur du transport du BTP

1. La liberté des prix dans le transport du BTP

41. Le secteur du transport du BTP ne fait pas l'objet d'une réglementation des prix. Les tarifs des prestations de transport sont librement déterminés par les parties dans le cadre de leurs relations contractuelles et n'ont que faiblement évolué au cours des dernières années, en dépit des crises successives ayant affecté le secteur.
42. Les relations entre les entreprises et les transporteurs du BTP sont ainsi régies par le principe de la liberté contractuelle. Les tarifs des prestations de roulage sont fixés « *en fonction du prix de marché* »⁵⁸, dans un contexte où les donneurs d'ordre disposent d'un pouvoir de négociation significatif.
43. En effet, la structure du marché, caractérisée par un nombre élevé d'entreprises de transport du BTP et par une contraction de la demande liée à la baisse de l'activité du BTP, conduit à une situation dans laquelle l'offre de services apparaît largement excédentaire par rapport à la demande. Il en résulte un rapport de forces défavorable aux transporteurs du BTP dans la négociation de leurs tarifs avec les entreprises du BTP donneuses d'ordre.
44. Certaines évolutions récentes de la commande publique ont toutefois cherché à atténuer ce déséquilibre. La délibération n° 398 du 3 avril 2024 portant mesures exceptionnelles et temporaires en matière de commande publique offre notamment « *la possibilité aux petites entreprises et donc aux rouleurs de répondre directement à de petites consultations en gré à gré* ».

⁵⁶ Voir les procès-verbaux d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 68) et du SRP (Annexe 14, Cote 75).

⁵⁷ Voir les procès-verbaux d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 47) et du SRBTP (Annexe 13, Cote 69).

⁵⁸ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 47).

gré »⁵⁹. Par ailleurs, les maîtres d’ouvrage publics peuvent lancer des marchés réservés à de petites entreprises, à hauteur de 30 % du montant global d’une opération⁶⁰. Ces dispositifs visent à permettre aux transporteurs du BTP de contracter plus directement avec les donneurs d’ordre publics, en limitant l’intermédiation des entreprises du BTP.

45. Les relations contractuelles entre les entreprises et les transporteurs du BTP peuvent, en pratique, prendre différentes formes, notamment la cotraitance, la sous-traitance ou des relations contractuelles ponctuelles. En cas de cotraitance, les transporteurs sont déclarés dès la phase de candidature, acceptés par le maître d’ouvrage public et rémunérés directement par celui-ci, leur part étant individualisée lors de la facturation. La sous-traitance peut, quant à elle, être déclarée avant ou après l’attribution du marché ; elle donne lieu à la formalisation d’un contrat de sous-traitance, le paiement du transporteur étant également assuré directement par la collectivité. Enfin, certaines prestations de transport peuvent être réalisées dans le cadre de relations contractuelles ponctuelles, notamment pour des chantiers de faible ampleur⁶¹.
46. Selon le SRP, si les entreprises donneuses d’ordre n’effectuent pas elles-mêmes les prestations de transport c’est parce qu’elles « *préfèrent sous-traiter en raison du manque de rentabilité* »⁶².
47. Une fois le prix du transport fixé dans le cadre de ces relations, celui-ci fait rarement l’objet d’une révision en cours d’exécution, y compris lorsque les contrats s’inscrivent dans la durée. En particulier, dans les marchés publics, les mécanismes de révision des prix fondés sur les indices du BTP ne prennent pas en compte les coûts spécifiques du transport, ce qui limite les possibilités de réévaluation des prestations de roulage. Lors de son audition, la FCBTP a en effet expliqué que « *[I]es entreprises fixent un prix libre lors de leur candidature au marché public. Une fois accepté par le maître d’ouvrage ce prix est susceptible d’évolution en fonction d’indices du BTP. Les indices de la construction ne prennent pas en compte le transport, ce qui empêche la réévaluation du prix du transport en cours de contrat. Certains contrats peuvent durer jusqu’à deux ans* »⁶³.

2. Une incapacité croissante des transporteurs à couvrir leurs coûts

48. Les auditions menées par le service d’instruction de l’Autorité ont permis d’identifier les principaux postes de coûts supportés par les transporteurs du BTP, qui comprennent notamment le carburant, la masse salariale, l’acquisition des véhicules et leur entretien⁶⁴. Ces coûts ont connu une augmentation significative au cours des dernières années, en particulier s’agissant du carburant et des charges liées aux véhicules.
49. En 2024, la CCI-NC, à la demande du SRP, a procédé à une estimation du coût de revient horaire de l’exploitation de camions de 10 et de 12 roues⁶⁵. Ces travaux, réalisés à partir de données économiques fournies par une entreprise du secteur⁶⁶, en tenant également compte des coûts d’acquisition et d’exploitation d’un véhicule poids-lourd et des coûts en ressources humaines y

⁵⁹ Voir le rapport n° 66 du 15 avril 2024 précité (Annexe 1, Cote 18) : l’article 5-1 de la délibération n° 398 fixe à 10 % le montant minimum de la part de l’exécution du contrat ou du marché pouvant être confié à des entreprises de moins de dix salariés.

⁶⁰ *Ibid.* ; voir également l’article 14-2 de la délibération n° 424 du 20 mars 2019 portant réglementation des contrats et marchés publics.

⁶¹ Voir le procès-verbal d’audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 46).

⁶² Voir le procès-verbal d’audition du SRP (Annexe 14, Cote 75).

⁶³ Voir le procès-verbal d’audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 55).

⁶⁴ Voir les procès-verbaux d’audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 47) et de la FCBTP (Annexe 11, Cote 55).

⁶⁵ CCI, « *Transport de Matériaux, Calcul de cout de revient d’une heure de conduite* » (Annexe 15, Cote 83).

⁶⁶ Les données ont été fournies par la SARL LUXXIO. Chaque simulation a été réalisée avec un chauffeur salarié à temps plein (169 heures/mois), rémunéré 422 000 F. CFP brut.

afférent, font apparaître un seuil de rentabilité compris entre 14 000 et 16 000 F. CFP par heure pour un camion de 10 roues, et entre 16 000 et 18 000 F. CFP par heure pour un camion de 12 roues⁶⁷.

50. Ces niveaux de coûts apparaissent sensiblement supérieurs aux prix observés sur le marché, lesquels se situeraient, selon les acteurs auditionnés⁶⁸, entre 5 500 et 7 500 F. CFP de l'heure, en fonction des chantiers et des types de véhicules. Il en résulte un écart significatif entre les tarifs pratiqués et les niveaux de prix permettant aux transporteurs du BTP de couvrir l'ensemble de leurs charges.
51. Il résulte de l'instruction que ce décalage s'explique, en premier lieu, par les difficultés rencontrées par une partie des transporteurs du BTP à maîtriser leurs coûts et à élaborer des tarifs fondés sur un calcul précis de leur prix de revient⁶⁹. Malgré les actions d'accompagnement mises en œuvre, notamment par la CCI, certains acteurs demeurent en difficulté pour appréhender l'ensemble de leurs charges économiques⁷⁰.
52. En second lieu, cette situation résulte de la forte décorrélation entre l'offre et la demande sur le marché du transport du BTP. Le nombre élevé de transporteurs, combiné à la baisse du volume de chantiers, conduit à une pression concurrentielle accrue sur les prix. La FCBTP a en effet indiqué en audition : « *Le prix est bas en ce moment comme l'offre est pléthorique. [...] Quand le marché se tend, les opérateurs ont une flotte de camion non flexible, ce qui influe sur les prix. Il y a normalement une réévaluation des moyens en fonction des besoins et pas une augmentation du prix* »⁷¹. De même, selon la société Dumez GTM Calédonie, « *le problème est celui du nombre de camion et pas du prix offert pour le transport. Si le prix monte de trop, des entreprises vont internaliser le transport. La problématique du prix est un problème d'offre, il y a trop d'offre par rapport à la demande* »⁷².
53. Dans ce contexte, certains acteurs sont conduits à accepter des prestations à des niveaux de prix insuffisants pour assurer leur rentabilité, afin de maintenir une activité minimale⁷³.
54. Le secteur du transport du BTP semble ainsi se trouver dans une phase d'ajustement délicate, caractérisée à la fois par des prix de marché insuffisants pour couvrir durablement les coûts des transporteurs et par une offre encore trop abondante pour permettre un rééquilibrage naturel des prix. Eu égard au nombre élevé de transporteurs du BTP en Nouvelle-Calédonie et au temps nécessaire à une reprise économique effective du secteur du BTP, il apparaît peu probable que le niveau des prix du transport s'ajuste spontanément à la hausse, tant à court qu'à moyen terme. Cette situation contribue à fragiliser une partie des acteurs du secteur et constitue un élément central de l'analyse concurrentielle développée *infra*.

⁶⁷ CCI, « *Transport de Matériaux, Calcul de cout de revient d'une heure de conduite* » (Annexe 15, Cote 100).

⁶⁸ Voir les procès-verbaux d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 68) et du SRP (Annexe 14, Cote 76).

⁶⁹ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP : « *Certaines entreprises maîtrisent leurs coûts tandis que d'autres, des petits acteurs, se callent sur le marché. La notion de calcul de prix de revient n'est pas forcément maîtrisée par ces petits acteurs. Il arrive qu'ils se trompent vers le bas comme vers le haut s'agissant du prix* » (Annexe 11, Cote 54).

⁷⁰ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP : « *J'ai essayé de calculer le prix de revient d'un camion avec la CCI mais ça n'a pas abouti car ils demandaient des pièces et des calculs que je n'avais pas. J'ai donc abandonné et j'ai préféré bloquer certains chantiers pour obtenir des revalorisations* » (Annexe 13, Cote 70).

⁷¹ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 56).

⁷² Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 46).

⁷³ Voir le procès-verbal d'audition du SRP (Annexe 14, Cote 76).

II. Analyse concurrentielle du secteur du transport du BTP

55. Afin d'éclairer le congrès sur les questions relatives aux tarifs et à la concurrence dans le secteur du transport du BTP, l'Autorité a pris en compte les échanges intervenus en commission lors des travaux préparatoires au vœu n° 429 précité, ainsi que les éléments recueillis au cours des auditions. L'analyse porte tout d'abord sur les risques actuels de pratiques anticoncurrentielles identifiés dans le secteur du transport du BTP (**A**). Elle examine ensuite les enjeux concurrentiels et juridiques susceptibles de résulter d'une réglementation des prix des prestations de transport du BTP (**B**), avant d'aborder d'autres demandes formulées par les acteurs du secteur et des mesures alternatives susceptibles de faire l'objet de recommandations (**C**).

A. Les risques actuels d'ententes anticoncurrentielles entre transporteurs du BTP

56. Le contexte économique particulièrement dégradé dans lequel évoluent les transporteurs du BTP est susceptible de favoriser l'émergence de comportements contraires aux règles de concurrence. La faiblesse des prix observés sur le marché, combinée à l'insuffisance du nombre de chantiers permettant d'assurer l'activité de l'ensemble des transporteurs, accroît en particulier le risque de pratiques concertées entre transporteurs, notamment sous la forme d'échanges d'informations tarifaires (**1**) ou de mécanismes de répartition des chantiers (**2**).

1. Les échanges de consignes tarifaires entre transporteurs du BTP

57. Il résulte de l'instruction que, dans le contexte rappelé ci-dessus, un risque d'échanges d'informations portant sur des consignes tarifaires existe entre transporteurs du BTP, notamment par l'intermédiaire des syndicats. Ce risque s'est par exemple matérialisé lors du blocage des carrières du Grand Nouméa en janvier 2023, à l'occasion duquel plusieurs organisations ont proposé des grilles tarifaires applicables aux prestations de transport du BTP⁷⁴.
58. Les échanges d'informations entre entreprises concurrentes sont, dans certaines circonstances, susceptibles de constituer des pratiques concertées prohibées par l'article Lp. 421-1 du Code de commerce. Tel est notamment le cas lorsque des organismes professionnels, syndicats ou associations élaborent ou diffusent des consignes tarifaires à destination de leurs adhérents, concurrents sur le marché, dès lors que ces pratiques font obstacle à la libre fixation des prix par le jeu du marché⁷⁵. Il est en effet prohibé de fixer un prix sous forme d'un « *tarif syndical* »⁷⁶ ou de « *barèmes indicatifs d'honoraires* »⁷⁷.
59. De tels recommandations de prix sont de nature « *à inciter les professionnels à fixer leurs honoraires selon les montants suggérés plutôt qu'en tenant compte des critères objectifs tirés des coûts de revient des prestations fournies, en fonction de la structure et de la gestion propre à chaque cabinet, et que sa diffusion aux clients était également de nature à les dissuader de discuter librement le montant des honoraires minima qu'il indiquait, faisant obstacle ainsi à la fixation des prix par le libre jeu du marché* »⁷⁸.

⁷⁴ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP : « *On avait, chaque syndicat, une proposition de grille tarifaire. A chaque blocage on a fait une grille tarifaire pour demander un avancement* » (Annexe 13, Cote 70).

⁷⁵ Voir l'étude thématique de l'Autorité de la concurrence métropolitaine, *Les organismes professionnels*, Janvier 2021, §151 et suivants.

⁷⁶ Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 06-D-30 du 18 octobre 2006 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des taxis à Marseille, §86.

⁷⁷ CA Paris, 11 septembre 2001, *Ordre des avocats de Nice*, n° 2001/02754.

⁷⁸ Cass. com., 13 février 2001, *Ordre des avocats au barreau de Marseille*, n° 98-22698.

60. L’Autorité de la concurrence métropolitaine définit la notion de consignes tarifaires comme recouvrant « *toute forme de préconisation émise par un organisme professionnel sur des éléments de prix de ses membres* »⁷⁹. Elle a ainsi sanctionné des organismes professionnels pour avoir diffusé des méthodes de calcul de prix⁸⁰, des taux de remise ou rabais maximum à accorder⁸¹, des incitations générales à augmenter leurs prix⁸² ou à ne pas faire de promotions trop importantes⁸³, ou encore des recommandations les incitant à facturer des suppléments de prix⁸⁴. Les adhérents qui mettent en œuvre les consignes tarifaires diffusées par ces organismes peuvent également être sanctionnés⁸⁵.
61. Ces pratiques constituent des restrictions de concurrence par objet⁸⁶ et revêtent une gravité particulière, indépendamment du caractère indicatif ou obligatoire des recommandations diffusées⁸⁷ ou de leur mise en œuvre effective par les membres⁸⁸.
62. En outre, les études de prix fournissent à chaque entreprise des indications sur les prix considérés comme normaux dans la profession, ce qui peut avoir pour effet, « *non seulement de favoriser un alignement artificiel des prix, mais de conduire à des pratiques concertées en matière de passation des marchés publics* »⁸⁹.
63. Les pratiques de ce type peuvent, en principe, bénéficier d’une exemption individuelle au titre de l’article Lp. 421-4 du Code de commerce. Toutefois, sauf circonstances exceptionnelles, la pratique décisionnelle montre que la diffusion de consignes tarifaires par un organisme professionnel ne peut être exemptée du fait qu’elle ne contribue pas au progrès économique⁹⁰.

2. Les mécanismes de répartition des chantiers entre transporteurs du BTP

64. Il résulte de l’instruction que, face à la raréfaction des chantiers, certaines initiatives visant à organiser l’accès des transporteurs aux chantiers ont pu être évoquées. De telles pratiques, quand bien même elles seraient motivées par la volonté de préserver l’activité des entreprises du secteur, sont susceptibles de constituer des ententes anticoncurrentielles prohibées par l’article Lp. 421-1 du Code de commerce.

⁷⁹ Voir l’étude thématique de l’Autorité de la concurrence métropolitaine précitée, §156.

⁸⁰ Voir la décision de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 19-D-19 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des prestations d’architecte du 30 septembre 2019, §346.

⁸¹ Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 07-D-41 du 28 novembre 2007 relative à des pratiques s’opposant à la liberté des prix des services proposés aux établissements de santé à l’occasion d’appels d’offres en matière d’examens anatomo-cyto-pathologiques, §132.

⁸² Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 95-D-74 du 21 novembre 1995 relative à des pratiques relevées dans le secteur de la réparation automobile dans le département de l’Indre, page 6.

⁸³ Voir la décision de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 13-D-03 du 13 février 2013 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du porc charcutier, §257.

⁸⁴ Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 08-D-06 du 2 avril 2008 relative à des consignes syndicales de dépassement des tarifs conventionnels par les médecins spécialistes de secteur I, §87 et §99.

⁸⁵ Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 07-D-41 précitée.

⁸⁶ Voir l’article Lp. 421-1 du Code de commerce ; voir également la décision de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-D-20 du 29 septembre 2016 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur des prestations réalisées par les agences de mannequins, §276.

⁸⁷ Cass. com., 13 février 2001, n° 98-22698 ; voir également la décision de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-D-20 précitée, §276.

⁸⁸ Voir la décision de l’Autorité de la concurrence métropolitaine n° 19-D-19 précitée, §353.

⁸⁹ Voir l’avis du Conseil de la concurrence n° 00-A-09 du 21 mars 2000 relatif à une demande d’avis de la Fédération française du bâtiment portant sur le projet de document Anaprix, page 8.

⁹⁰ Voir l’étude thématique de l’Autorité de la concurrence précitée, §159-160. L’Autorité de la concurrence métropolitaine n’a accordé cette exemption qu’une seule fois dans une affaire de ce type, voir la décision n° 07-D-05 du 21 février 2007 relative à des pratiques mises en œuvre par l’Union française des orthoprothésistes (UFOP) sur le marché de la fourniture d’orthoprothèses, §68.

65. Les auditions ont en effet fait apparaître l'existence de réflexions ou de pratiques visant à orienter le choix des transporteurs intervenant sur certains chantiers, notamment par l'intermédiation des syndicats. Le SRBTP a en effet déclaré : « [j] 'essaye de mettre en place [...] que les donneurs d'ordre passent par mon syndicat et que je choisisse les rouleurs. Je ne veux plus que ce soit le chef de chantier qui choisisse qui roule, car il y a beaucoup de copinage. J'essaye de dispatcher le travail pour que l'ensemble des entreprises de roulage ait du travail »⁹¹. S'agissant du SRP, la FCBTP a expliqué que, au moment de la signature du protocole d'accord du 24 janvier 2023 avec le SRP, « [l]e syndicat ne discutait pas que le prix mais aussi les personnes choisies pour transporter »⁹².
66. Il a également été indiqué que, dans certains cas, la sélection des transporteurs pouvait être centralisée ou reposer sur des usages locaux, en particulier en dehors du Grand Nouméa⁹³, afin de favoriser des transporteurs implantés à proximité des chantiers. La société [confidentiel] a par exemple déclaré favoriser l'emploi de transporteurs locaux au moment du choix des prestataires pour accomplir les prestations de transport sur un chantier⁹⁴.
67. Pour rappel, les ententes anticoncurrentielles en matière de marchés publics ou privés sur appels d'offres figurent parmi les pratiques les plus graves, dès lors qu'elles portent atteinte à la fois aux intérêts des entreprises concurrentes qui ne participent pas à l'entente, des acheteurs publics ou privés, des usagers et du contribuable⁹⁵. Le fondement même des appels d'offres repose sur le secret dans l'élaboration leurs offres⁹⁶. Chaque entreprise élaboré son offre en toute indépendance, dans l'ignorance de l'identité de ses concurrents, de leurs capacités économiques et des conditions dans lesquelles ils sont susceptibles de soumissionner⁹⁷. Cette incertitude constitue le principal moteur de la concurrence, en incitant les entreprises à proposer la meilleure prestation possible au prix le plus compétitif⁹⁸. À l'inverse, toute réduction de cette incertitude est de nature à affaiblir la concurrence entre les offreurs et à pénaliser l'acheteur, conduit à supporter un prix supérieur à celui qui aurait résulté d'une concurrence non faussée⁹⁹.

B. Les risques générés par une réglementation des prix du transport du BTP

68. Le SRP et le SRBTP proposent un encadrement des prix du transport du BTP, reposant sur l'adoption d'une grille tarifaire accompagnée de la fixation d'un prix plancher.
69. Pour rappel, une lecture combinée des articles 22 et 83 de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie consacre la compétence de principe du congrès

⁹¹ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 68).

⁹² Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 56).

⁹³ Ibid. : « Dans le Grand Nouméa nous avons le choix des prestataires, sur d'autres zones le prestataire nous est presque imposé pour des raisons de tranquillité du chantier. Dans certaines zones, des intermédiaires s'interposent entre les transporteurs et les donneurs d'ordre en recevant une commission » (Annexe 11, Cote 54).

⁹⁴ [confidentiel]

⁹⁵ Voir la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 16-D-27 du 2 décembre 2016 relative à des pratiques mises en œuvre sur le marché de l'assistance foncière de l'établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes, §83.

⁹⁶ CA Paris, 28 mars 2013, *société Allez et Cie e.a.*, n° 2011/20125 ; voir également la décision de l'Autorité de la concurrence métropolitaine n° 23-D-06 du 14 juin 2023 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la rénovation et de la restauration de couvertures et de charpentes pour les bâtiments du patrimoine public ou privé dans la région des Hauts-de-France, §237.

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 09-D-03 du 21 janvier 2009 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport scolaire et interurbain par autocar dans le département des Pyrénées-Orientales, §94.

⁹⁹ Ibid.

en matière de réglementation des prix, tandis que le gouvernement dispose d'une compétence propre en matière de fixation des prix et tarifs réglementés¹⁰⁰.

70. En droit, l'adoption d'une grille tarifaire applicable aux prestations de transport du BTP supposerait d'inclure ces prestations dans la liste des services dont les prix sont susceptibles d'être réglementés sur le fondement de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce et, partant, de déroger au principe de libre détermination des prix posé à l'article Lp. 410-2 de ce même code.
71. L'Autorité examinera donc, en premier lieu, si les conditions d'application de la dérogation à la libre détermination des prix sont susceptibles d'être remplies au regard de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce (1). Elle appréciera ensuite si les atteintes portées aux principes de la liberté de fixation des prix, de la liberté d'entreprendre, de la liberté du commerce et de l'industrie et de la libre concurrence seraient justifiées, adaptées et proportionnées à la poursuite d'un objectif d'intérêt général, et si une telle réglementation serait de nature à contribuer au progrès économique (2).

1. L'application de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce

a. Sur les conditions d'applicabilité de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce

72. L'article Lp. 410-2 du Code de commerce pose le principe selon lequel « *sauf dispositions spécifiques, les prix des biens, produits et services marchands sont librement déterminés par le jeu de la concurrence* ». Cette règle s'applique à tous les stades, de la production à la distribution. Il en résulte que la liberté des prix constitue le principe, la réglementation demeurant l'exception.
73. L'Autorité l'a déjà relevé : la réglementation d'un prix portant, par nature, atteinte au libre jeu de la concurrence, elle doit, à ce titre, demeurer strictement encadrée¹⁰¹.
74. Par exception à ce principe, le I de l'article Lp. 411-2 du Code de commerce définit les différentes modalités d'encadrement des prix auxquelles le législateur calédonien peut recourir pour réguler les prix de produits ou de prestations de services identifiés comme prioritaires. Il réserve toutefois au gouvernement la sélection de la méthode retenue, parmi les modalités suivantes :
 - fixer le prix de ces produits et prestation en valeur absolue ;
 - instaurer une marge maximale par application d'un coefficient ou par une marge commerciale en valeur absolue, au coût de revient licite ou au prix d'achat net (réduction faite des remises de toute nature) ;
 - appliquer un taux directeur de révision annuel ;
 - exiger un engagement annuel de stabilité ou de baisse des prix ou des marges ;
 - appliquer un coefficient maximum appliqué à un prix de vente ou une marge antérieurement pratiquée, et dont la date de référence est fixée par arrêté du gouvernement ;
 - instaurer un régime de liberté surveillée ou de liberté contrôlée¹⁰².

¹⁰⁰ Voir l'article 127, 7° de la loi organique n° 99-209 précitée.

¹⁰¹ Voir l'avis de l'Autorité n° 2025-A-06 du 6 novembre 2025 sur le projet de délibération relative à la réglementation des annonces judiciaires et légales en Nouvelle-Calédonie, §37.

¹⁰² Dans le cadre d'un régime de liberté surveillée, les prix sont déposés auprès du service compétent du gouvernement au moins quinze jours avant leur entrée en vigueur. Dans le cadre d'un régime de liberté contrôlée, les demandes de revalorisation tarifaire sont soumises à l'accord préalable du gouvernement.

75. En complément, le II du même article prévoit qu’« *une délibération du Congrès détermine la liste des produits et services ou des familles de produits ou de services susceptibles d’être réglementés selon les modalités visées au premier alinéa, en tenant compte de leur impact sur le budget des ménages, s’agissant de produits et services de première nécessité ou de grande consommation et/ou de la situation de secteurs ou de zones pour lesquels les conditions de concurrence peuvent justifier une réglementation des prix* ». Il appartient ainsi au congrès, par voie de délibération, de déterminer les services pour lesquels la situation du secteur, au regard des conditions de concurrence, justifient des prix réglementés.
76. En 2019, le Conseil constitutionnel a précisé que, si la liste des produits et services concernés est déterminée par le congrès, ce dernier doit respecter l’un ou l’autre des deux critères alternatifs définis au II de l’article Lp. 411-2¹⁰³. Dès lors, les deux critères tenant, d’une part, à l’impact sur le budget des ménages et, d’autre part, à la situation concurrentielle des secteurs concernés, doivent être regardés comme autonomes et alternatifs, l’un ou l’autre pouvant fonder l’inscription d’un produit ou d’un service sur la liste établie par le congrès.
77. En l’espèce, les prestations de transport du BTP ne constituent pas des biens ou des services de grande consommation ou de première nécessité. Dès lors, seul le critère tenant à la situation concurrentielle du secteur est susceptible d’être mobilisé pour envisager une réglementation des prix sur le fondement de l’article Lp. 411-2 du Code de commerce.
78. Il appartiendrait, en outre, à l’Autorité, dans l’hypothèse où ces prestations seraient inscrites sur une liste établie par délibération du congrès, de vérifier si l’état de la concurrence dans le secteur concerné serait de nature à justifier une telle réglementation des prix¹⁰⁴.

b. Sur l’absence d’altération des conditions de concurrence pouvant justifier une réglementation des prix

79. En dépit du contexte économique difficile auquel est confronté le secteur du transport du BTP, celui-ci ne connaît pas une situation concurrentielle dégradée. Ce secteur ne présente en effet pas, au sens du droit de la concurrence, une altération des conditions de concurrence susceptible de justifier une dérogation au principe de liberté des prix. Si la décorrélation entre l’offre et la demande contribue à maintenir les prix à un niveau insuffisant pour assurer la rentabilité de certains transporteurs, cette situation ne traduit pas, en elle-même, un dysfonctionnement concurrentiel.
80. Les conditions de concurrence dans le secteur du transport du BTP apparaissent, au contraire, caractérisées par la présence d’un nombre significatif d’acteurs, tant du côté de l’offre que de la demande, traduisant une situation concurrentielle dynamique et non faussée au regard du droit de la concurrence.
81. Par ailleurs, il n’apparaît pas que la réglementation des prix du transport du BTP serait susceptible de répondre à un objectif économique distinct de l’amélioration de la rentabilité de certains prestataires, ainsi que développé aux paragraphes 90 et suivants *infra*. Du côté de la demande, aucune défaillance de marché spécifique n’a été identifiée¹⁰⁵.
82. En conséquence, aucun des deux critères prévus par le II de l’article Lp. 411-2 du Code de commerce n’est satisfait pour justifier l’inscription des prestations de transport du BTP sur la liste des services susceptibles de faire l’objet d’une réglementation des prix. Les prix des

¹⁰³ Voir la décision du Conseil constitutionnel n° 2019-774 QPC du 12 avril 2019, *Société Magenta Discount et autre*.

¹⁰⁴ Voir l’article Lp. 411-1 du Code de commerce.

¹⁰⁵ Voir les procès-verbaux d’audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 48) et de la FCBTP (Annexe 11, Cote 56).

prestations de transport du BTP ne pourraient donc être réglementés sur le fondement de cet article.

83. Afin d'éclairer pleinement le congrès, l'Autorité a néanmoins procédé à une analyse concurrentielle visant à apprécier si une éventuelle intervention législative, notamment par l'adoption d'une loi du pays, serait susceptible de répondre de manière justifiée, adaptée et proportionnée à la poursuite d'un objectif d'intérêt général.

2. L'impact d'une réglementation des prix sur la liberté d'entreprendre, la liberté du commerce et de l'industrie et la libre concurrence

84. Lorsque l'Autorité est saisie pour avis sur tout projet ou proposition de texte émanant du congrès ou du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, elle examine, dans un premier temps, si le texte envisagé est de nature à porter atteinte aux principes de la liberté d'entreprendre, de la liberté du commerce et de l'industrie et de libre concurrence sur un ou plusieurs marchés en Nouvelle-Calédonie, et si les mesures envisagées sont justifiées, adaptées et proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi¹⁰⁶ (a). Lorsque tel est le cas, elle évalue, dans un second temps, si les atteintes à la concurrence ainsi créées contribuent au progrès économique, en vérifiant notamment s'il n'existe pas de méthode moins restrictive de concurrence, afin de proposer, le cas échéant, des mesures de substitution ou des recommandations visant à atténuer les effets anticoncurrentiels de la réglementation envisagée (b).

a. Une limite à la liberté d'entreprendre, à la liberté du commerce et de l'industrie et à la libre concurrence non justifiée par des motifs d'intérêt général

85. La demande des syndicats vise à fixer les prix des prestations de transport du BTP par l'adoption d'une grille tarifaire assortie d'un prix plancher. Cette réglementation des prix serait notamment justifiée par la nécessité de garantir la survie des petites entreprises de transport du BTP et par des enjeux de sécurité routière.
86. Lors de l'examen du vœu n° 429 précité ayant conduit à la saisine de l'Autorité, le directeur de la direction de l'économie, de la consommation, de l'attractivité et des télécommunications avait rappelé que le principe applicable en la matière demeure celui de la liberté contractuelle, découlant de la liberté d'entreprendre. Il a ainsi souligné que « *la puissance publique est autorisée à intervenir dans les relations entre professionnels et consommateurs, par entorse à la liberté des prix, seulement dans l'objectif de recherche de l'intérêt général. Or, s'agissant ici de relations entre professionnels, il est difficile de déterminer un motif d'intérêt général qui permettrait à la puissance publique d'intervenir sur les prix pratiqués* »¹⁰⁷ (soulignement ajouté).
87. Que ce soit pour garantir la survie des petites entreprises de transport du BTP ou pour répondre à des enjeux de sécurité routière, une réglementation des prix est, par principe, de nature à porter atteinte à la liberté d'entreprendre, à la liberté du commerce et de l'industrie et à la libre concurrence.
88. Toutefois, la liberté d'entreprendre n'a pas un caractère général et absolu, et il est loisible au législateur d'y apporter des limitations « *liées à des exigences constitutionnelles ou justifiées par*

¹⁰⁶ Voir notamment les avis de l'Autorité n° 2023-A-01 précité, n° 2018-A-01 du 3 mai 2018 portant sur la création de l'Agence rurale et n° 2019- A-04 du 14 novembre 2019 sur la proposition de loi du pays relative à l'interdiction d'importation et de mise sur le marché d'écrans corporels solaires contenant des perturbateurs endocriniens.

¹⁰⁷ Voir le rapport n° 66 du 15 avril 2024 précité (Annexe 1, Cote 18).

l'intérêt général, à la condition qu'il n'en résulte pas d'atteintes disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi »¹⁰⁸.

89. La liberté d'entreprendre (comme la liberté du commerce et de l'industrie, et la libre concurrence) peut ainsi être soumise à un large éventail d'interventions de la puissance publique susceptibles d'établir, dans l'intérêt général, des limitations à l'exercice de l'activité économique. Toute intervention de la puissance publique doit néanmoins être prévue par la loi, respecter le contenu essentiel de cette liberté et satisfaire aux exigences de nécessité et de proportionnalité, dans le respect du principe d'égalité de traitement¹⁰⁹.
90. En l'espèce, s'agissant, en premier lieu, de l'objectif visant à garantir la survie des petites entreprises de transport du BTP, il apparaît que les difficultés économiques rencontrées par ces dernières résultent principalement du fonctionnement concurrentiel d'un secteur confronté à une stagnation, voire à une récession prolongée. Dans ce contexte, quand bien même les tarifs du transport du BTP seraient réglementés à un niveau plus favorable aux transporteurs, une telle mesure ne permettrait pas d'augmenter le volume global d'activité, en raison du nombre insuffisant de chantiers disponibles, comme relevé par la société Dumez GTM Calédonie : « *Il faut comprendre par ailleurs que [la réglementation des tarifs des transporteurs du BTP] ne réglerait pas le problème de fond : on est sur un retournement de marché qui est en berne. Ce type de solution n'augmenterait pas l'activité globale* »¹¹⁰.
91. Il en résulte que seule une partie des transporteurs pourrait, le cas échéant, bénéficier d'une telle réglementation, tandis que les autres demeureraient confrontés aux mêmes difficultés économiques. La réglementation des tarifs du transport du BTP ne saurait ainsi garantir la survie de l'ensemble des petites entreprises du secteur, ni répondre de manière nécessaire et effective à un objectif d'intérêt général sans porter une atteinte disproportionnée aux libertés économiques concernées.
92. En outre, une augmentation réglementée des tarifs du transport du BTP aurait pour effet d'accroître le coût des chantiers publics et, par conséquent, les dépenses des collectivités publiques, dans un contexte budgétaire déjà contraint, alors même que les acteurs publics représentent une part importante des donneurs d'ordre du secteur¹¹¹.
93. S'agissant, en second lieu, des enjeux de sécurité routière, les transporteurs ont fait état de difficultés à assurer l'entretien de leurs véhicules et à satisfaire à l'ensemble de leurs obligations réglementaires en raison de contraintes économiques :

« *On va rouler avec des pneus usés car on n'a pas le choix. [...] On n'a pas d'assurance alors, ni assez d'argent pour payer la visite médicale pour renouveler le permis. [...] A l'heure actuelle beaucoup de camions sont hors la loi pour pouvoir rouler au prix demandé* »¹¹².

« *Un mécano aujourd'hui est à 6500 francs de l'heure alors qu'un rouleur est à 6000 francs de l'heure. [...] Les rouleurs qui roulent avec des pneus trop usés sont des dangers. Ils roulent jusqu'à ce qu'ils meurent. [...] Il y a des problèmes de sécurité. Il n'est pas possible d'être aux normes de tous les côtés* »¹¹³.

¹⁰⁸ Voir la décision du Conseil constitutionnel n° 2010-605 DC du 12 mai 2010, cons. 24.

¹⁰⁹ Par exemple, CE, 18 juillet 2018, n° 408805.

¹¹⁰ Voir le procès-verbal d'audition de la société Dumez GTM Calédonie (Annexe 10, Cote 48).

¹¹¹ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP : « *Le problème est en tant que citoyen sur le coût pour la collectivité au bénéfice de quelques-uns* » (Annexe 11, Cote 56).

¹¹² Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 71).

¹¹³ Voir le procès-verbal d'audition du SRP (Annexe 14, Cote 77).

94. Toutefois, si l'amélioration de la sécurité routière constitue indéniablement un objectif d'intérêt général susceptible de justifier des mesures restrictives de concurrence¹¹⁴, les difficultés évoquées relèvent principalement de l'application et du contrôle de la réglementation existante, et ne sauraient être efficacement résolues par une réglementation des tarifs du transport du BTP. En effet, le renforcement des contrôles et de l'effectivité des règles applicables en matière de sécurité routière apparaît comme un levier plus direct et plus approprié pour répondre à ces enjeux. Par ailleurs, une réglementation des tarifs ne bénéficierait pas à l'ensemble des transporteurs et ne garantirait pas, en tout état de cause, leur capacité à investir dans des équipements conformes ou à satisfaire durablement à leurs obligations d'assurance.
95. En revanche, d'autres pistes d'intervention, telles que la réglementation de certains prix en amont, notamment ceux des pièces détachées indispensables à la sécurité des véhicules, pourraient contribuer plus directement à l'amélioration de la sécurité routière. Cela faciliterait l'accès des petites entreprises de transport à des pièces coûteuses mais indispensables au bon fonctionnement de leurs véhicules et à leur mise en conformité en matière de sécurité. À cet égard, l'Autorité pourrait être conduite à intervenir dans le secteur de l'importation de pièces détachées de camions si des pratiques d'exclusivité contraires aux dispositions de l'article Lp. 421-2-1 du Code de commerce, susceptibles de renchérir artificiellement les prix, étaient portées à sa connaissance.
96. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère qu'une réglementation des tarifs du transport du BTP, telle que proposée par les syndicats des transporteurs, ne paraît pas susceptible d'être justifiée par la poursuite d'un objectif d'intérêt général, ou conduirait, en tout état de cause, à des atteintes disproportionnées aux libertés économiques concernées.

b. Des risques disproportionnés d'atteinte à la concurrence sur le marché du transport du BTP

97. Le Code de commerce n'admet que des dérogations limitées au libre jeu du marché et à la libre concurrence. En vertu de l'article Lp. 421-4 de ce code, le législateur calédonien peut en effet adopter exceptionnellement des mesures législatives ou réglementaires contraires au droit de la concurrence. De plus, certaines pratiques anticoncurrentielles, mises en œuvre par des opérateurs économiques, peuvent également être exemptées dès lors qu'elles « *ont pour effet d'assurer un progrès économique et réservent aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, sans donner aux intéressés la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause. Ces pratiques [...] ne doivent imposer des restrictions à la concurrence que dans la mesure où elles sont indispensables pour atteindre cet objectif de progrès* ».
98. En l'espèce, il n'apparaît pas qu'une réglementation des prix du transport du BTP serait de nature à contribuer au progrès économique ou à réserver aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulterait. Comme exposé précédemment, une telle réglementation viserait essentiellement à améliorer la rentabilité de certains transporteurs, sans bénéfice économique identifié pour la demande. Une réglementation des tarifs ferait, en outre, disparaître la possibilité pour les transporteurs de se concurrencer par les prix, alors même que certains acteurs semblent

¹¹⁴ Voir l'avis du Conseil de la concurrence n° 00-A-05 du 8 mars 2000 concernant un projet de décret relatif à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière et modifiant le code de la route prévu aux articles 2 et 4 de la loi n° 99 505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière.

en mesure de proposer durablement leurs prestations aux prix actuellement pratiqués sur le marché¹¹⁵.

99. Par ailleurs, l'augmentation des tarifs du transport du BTP pourrait entraîner une baisse de la demande, certaines entreprises du BTP étant susceptibles de choisir d'internaliser les prestations de transport afin de maîtriser leurs coûts. La FCBTP a déclaré en audition : « *On ne pense pas que le prix du transport est anormalement bas. Si le prix est sensiblement augmenté on va internaliser la prestation de transport* »¹¹⁶.
100. En tout état de cause, une réglementation des prix ne permettrait pas de résoudre la difficulté structurelle liée au nombre insuffisant de chantiers. Elle bénéficierait principalement aux transporteurs intervenant sur les premiers chantiers concernés, tandis que l'activité des autres demeurerait limitée, voire inexistante.
101. Enfin, l'augmentation des tarifs des prestations de transport du BTP se traduirait par un renchérissement du coût des chantiers publics et, partant, par une hausse des dépenses supportées par les collectivités publiques, dans un contexte économique difficile pour la Nouvelle-Calédonie.
102. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère qu'une réglementation des prix du transport du BTP serait susceptible d'engendrer des risques disproportionnés d'atteinte à la concurrence sur ce marché.

Recommandation n° 1 : l'Autorité recommande de ne pas recourir à une réglementation des prix des prestations de transport du BTP et de maintenir le principe de libre détermination des prix par le jeu de la concurrence.

103. L'Autorité est en revanche d'avis d'envisager d'autres mesures ciblées en faveur des transporteurs du BTP que la réglementation des prix des prestations de transport du BTP.

C. Les autres demandes des transporteurs du secteur du BTP pouvant faire l'objet de recommandations

104. Dans un contexte de récession prolongée du secteur du BTP, certaines mesures d'accompagnement de nature réglementaire ou organisationnelle sont susceptibles de contribuer, à court terme, à l'amélioration des conditions d'exercice de l'activité des transporteurs, sans remettre en cause le cadre concurrentiel applicable. Ces mesures ne sauraient toutefois se substituer à des évolutions structurelles plus larges, telles qu'un plan de reconversion des transporteurs du BTP, qui relèvent de choix de politique publique de long terme qui excèdent le champ de la présente analyse.
105. Dans l'intervalle, outre la demande de réglementation des prix des prestations de transport du BTP, les syndicats de transporteurs ont formulé plusieurs autres revendications susceptibles d'être examinées par les pouvoirs publics. Celles-ci portent, en particulier, sur le détachement des prestations de transport des autres prestations du BTP au sein des appels d'offres publics (1), sur la prévention des effets de distorsion entre le secteur du transport minier et celui du transport du BTP (2), ainsi que sur l'introduction de mécanismes de revalorisation contractuelle des tarifs du transport du BTP (3). Ces différentes pistes constituent des leviers d'intervention à court terme ciblés que l'Autorité soumet à l'appréciation des pouvoirs publics.

¹¹⁵ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP : « *Certains acteurs sont accusés d'avoir des prix trop bas mais sont présents depuis longtemps sur le marché, ce qui montre que son prix n'est pas forcément trop bas* » (Annexe 11, Cote 56).

¹¹⁶ *Ibid.*

1. L'allotissement des prestations de transport du BTP au sein des appels d'offres

106. La demande de détachement des prestations de transport du BTP des autres prestations au sein des appels d'offres publics vise principalement à améliorer la transparence sur la part de la rémunération revenant aux transporteurs dans le coût global des chantiers, ainsi qu'à permettre aux transporteurs de contracter plus directement avec les donneurs d'ordre publics.
107. Les transporteurs du BTP font en effet valoir que l'absence fréquente de lot spécifiquement dédié au transport dans les appels d'offres limite la transparence sur la rémunération des prestations de roulage et sur la part de valeur captée par les entreprises attributaires, alors même que certains marchés prévoient déjà un allotissement distinct pour ces prestations¹¹⁷.
108. En outre, plusieurs acteurs ont ainsi souligné que, lorsque les prestations de transport sont intégrées dans des lots plus larges, notamment de terrassement ou de gros œuvre, les revalorisations accordées par les collectivités dans le cadre des marchés publics ne sont pas nécessairement répercutées aux transporteurs intervenant en sous-traitance¹¹⁸.
109. Cette demande s'inscrit dans un contexte où la délibération n° 398 précitée permet déjà, sous certaines conditions, aux petites entreprises, dont les transporteurs du BTP, de répondre directement à de petites consultations en gré à gré. Ces dispositifs visent à limiter l'intermédiation des entreprises du BTP et à favoriser l'accès direct des transporteurs à la commande publique.
110. Pour autant, l'Autorité a relevé plusieurs limites à un détachement systématique des prestations de transport du BTP au sein des appels d'offres. Les marchés globaux sont souvent privilégiés par les donneurs d'ordre publics afin de garantir une coordination efficace des chantiers, une maîtrise des délais et des risques techniques, ainsi qu'un niveau suffisant de garanties financières et assurantielles, les entreprises de plus grande taille disposant, en outre, de capacités accrues d'optimisation de leurs coûts, susceptibles de se traduire par des offres économiquement plus compétitives¹¹⁹.
111. C'est pour cette raison que les entreprises de petite et moyenne taille ne parviennent généralement pas à remporter l'appel d'offres, comme l'explique le SRBTP : « *Généralement le roulage est dans le lot terrassement, nous dans le terrassement on n'est pas assez bon car on n'est pas assez gros. On n'arrive pas à avoir les lots* »¹²⁰.
112. Il est également ressorti des auditions que, face à une éventuelle modification des conditions économiques du recours à la sous-traitance, certaines grandes entreprises du BTP disposent de la faculté d'internaliser tout ou partie des prestations de transport, afin de bénéficier d'économies d'échelle et de mieux maîtriser leurs coûts.
113. Détacher les prestations de transport au sein des appels d'offres engendrerait ainsi des contraintes à la fois pour les collectivités publiques et les donneurs d'ordre. Comme l'a relevé

¹¹⁷ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 71).

¹¹⁸ Voir le rapport n° 65 du 15 avril 2024 précité : le président du SRBTP soulignait que la pratique en matière de marchés publics « *ne permet pas aux rouleurs de bénéficier des revalorisations des appels d'offres pourtant confirmées par les provinces* » et le directeur de la SAS « *4 chemins* » précisait que « *même si dans le cadre des appels d'offre, des revalorisations sont consenties par les collectivités, les attributaires des marchés, souvent des multinationales, ne les répercutent pas aux sous-traitants* » (Annexe 1, Cotes 12-13).

¹¹⁹ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP : « *Ce qu'ils aiment bien c'est prendre Dumez, Colas ou Lefebvre pour avoir un seul interlocuteur pour organiser le chantier* » ; « *La Province a dit que j'ai perdu car j'étais 30% plus cher sur le roulage. Le marché était de [confidentiel], j'ai proposé [confidentiel] et [confidentiel] a proposé 30 % moins cher sur le roulage* » (Annexe 13, Cote 71).

¹²⁰ *Ibid.*

la FCBTP, « [d]iviser les marchés de travaux, cela fait chuter les prix, mais cela introduit des problèmes d'interface entre les acteurs et des prestataires qui candidatent et avec des attributaires qui n'ont pas les moyens d'effectuer le travail. Seules les boîtes structurées peuvent répondre et certains petits prestataires sont alors exclus »¹²¹. C'est également la position de la société [confidentiel] qui s'est déclarée opposée à ce système : « Répondre à un appel d'offre public même simplifié, ce n'est pas simple et les rouleurs n'y arrivent généralement pas. [...] Il y a quasiment aucun marché qui est lancé uniquement pour le roulage. Le roulage n'est jamais identifié seul ou dans un seul lot. Cette [délibération n°398] pose des problèmes de coordination entre les lots, des problèmes techniques. Des dérapages de délais ou d'interconnexion technique. Quand on intervient sur des chantiers, on aide à la sécurité, à la coordination. C'est aussi l'intérêt des groupements, d'avoir une grande entreprise, car on a la capacité de payer une assurance importante en cas de dommage. [...] Détacher la prestation de roulage des autres prestations n'a pas de sens dans 90% des cas »¹²².

114. En conséquence, le fractionnement excessif des marchés pourrait engendrer des difficultés d'interface entre les différents prestataires, accroître les risques de retards ou de surcoûts, et conduire à l'exclusion de certaines petites entreprises qui ne disposent pas des capacités administratives ou techniques nécessaires pour répondre seules aux exigences de la commande publique.
115. Le détachement des prestations de transport du BTP au sein des appels d'offres ne semblerait donc pas constituer une solution générale et uniforme, mais pourrait, en revanche, être envisagé de manière ciblée, pour certains types de marchés ou de lots pour lesquels la part des prestations de transport est significative et techniquement dissociable des autres prestations.
116. En séance devant l'Autorité, les représentants du congrès ont souligné l'intérêt d'un allotissement limité à certains segments précis des marchés de travaux, en particulier le terrassement et le gros œuvre, dans lesquels les prestations de transport représentent une part significative du coût global. Selon cette approche, un détachement ciblé de ces prestations permettrait de renforcer l'égalité des conditions de soumission entre les opérateurs, de réduire la dépendance des transporteurs vis-à-vis des titulaires des marchés principaux et de favoriser un ajustement plus transparent des prix du transport, sans imposer un fractionnement excessif des marchés.
117. La mise en œuvre d'un tel dispositif supposerait, en outre, un accompagnement spécifique des petites entreprises de transport du BTP, notamment sur le plan administratif, afin de leur permettre de répondre efficacement aux appels d'offres, ainsi qu'une identification en amont, par les collectivités publiques, des marchés pour lesquels un allotissement des prestations de transport serait pertinent.
118. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la question de l'allotissement des prestations de transport du BTP appelle une approche pragmatique et proportionnée, conciliant l'objectif d'amélioration de l'accès des transporteurs à la commande publique avec les impératifs de bonne exécution des chantiers publics.
119. L'Autorité recommande ainsi aux pouvoirs publics d'examiner, de manière ciblée et au cas par cas, la possibilité de détacher les prestations de transport du BTP des autres prestations au sein de certains appels d'offres publics, lorsque la part du transport est significative et techniquement dissociable, tout en veillant à prévenir les risques de désorganisation des chantiers. Une telle démarche pourrait utilement être accompagnée de mesures d'accompagnement administratif destinées à faciliter l'accès des petites entreprises de transport du BTP à la commande publique.

¹²¹ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 56).

¹²² [confidentiel]

Recommandation n° 2 : l'Autorité recommande de mettre en œuvre, pour certains marchés publics du BTP, un allotissement spécifique des prestations de transport lorsque celles-ci représentent une part significative du marché et sont techniquement dissociables, en accompagnant cette démarche de dispositifs destinés à limiter les risques de désorganisation des chantiers et à faciliter l'accès des petites entreprises de transport à la commande publique.

2. La prévention des distorsions de concurrence entre le transport minier et le transport du BTP

120. L'ensemble des acteurs du secteur du transport du BTP auditionnés a fait part de la concurrence déloyale qu'ils pouvaient subir de la part des transporteurs miniers.
121. En effet, les transporteurs du secteur minier bénéficient d'un régime spécifique, notamment en matière de fiscalité sur le carburant, et peuvent également bénéficier d'allégements fiscaux pour l'acquisition de certains véhicules ou équipements. Le SRP a par exemple déclaré qu'*« [i]l existe une grosse différence entre un rouleur du BTP et un rouleur de la mine. Sur la mine, je peux prendre tout le matériel en exonération, même le gasoil, le tarif est de 12 500 francs. [...] Le même camion pour le BTP ne bénéficie pas des mêmes exonérations et le tarif est de 6 000 francs »*¹²³. Le SRBTP a quant à lui indiqué que *« [d]ans la mine ils [...] sont à 22 000 francs de l'heure et nous on est à 7 500 francs de l'heure et en plus ils bénéficient d'exonération fiscale sur le carburant et sur l'achat du camion. [...] Ceux de mine sont exonérés de taxe pour les pièces détachées, quand je paye 90 000 francs pour un embrayage et eux de 45 000 »*¹²⁴.
122. Or, il ressort des auditions que, dans certaines situations, des transporteurs du secteur minier seraient amenés à intervenir sur des chantiers de travaux publics ou de bâtiment, en bénéficiant des avantages fiscaux et économiques attachés à leur activité minière. De telles pratiques sont de nature à créer des distorsions de concurrence au détriment des transporteurs du BTP, soumis à un régime fiscal et économique distinct.
123. Plusieurs acteurs ont également souligné les difficultés pratiques rencontrées pour distinguer les véhicules affectés au transport minier de ceux utilisés dans le cadre du transport du BTP, en l'absence de dispositifs d'identification ou de contrôle spécifiques. Cette situation contribuerait à une porosité insuffisamment maîtrisée entre les deux secteurs et à un climat de tension concurrentielle. La FCBTP a par exemple déclaré : *« certains acteurs du roulage minier sont intervenus sur le secteur du roulage travaux publics. [...] On ne peut pas faire la différence entre un camion minier et un camion de travaux publics. [...] Certaines entreprises sont présentes sur les deux activités qui sont censées être étanches »*¹²⁵. Le SRBTP a également indiqué qu'*« [i]l n'y a plus de rouleurs qu'avant mais maintenant des rouleurs de mine viennent sur nos chantiers et sont avantagés. Personne ne contrôle que les rouleurs miniers viennent sur nos chantiers. [...] Ils viennent chez nous avec le gasoil détaxé. [...] Il faudrait qu'il y ait plus de contrôle car c'est de la concurrence déloyale »*¹²⁶.
124. Ces phénomènes semblent être accentués par les difficultés conjoncturelles rencontrées par le secteur minier, certaines entreprises de transport étant conduites à rechercher des débouchés alternatifs en dehors de leur champ d'activité initial¹²⁷. Si ces situations peuvent présenter, pour partie, un caractère conjoncturel, l'Autorité relève une étanchéité insuffisante entre les secteurs

¹²³ Voir le procès-verbal d'audition du SRP (Annexe 14, Cote 78).

¹²⁴ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 69).

¹²⁵ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cotes 53-54 et 57).

¹²⁶ Voir le procès-verbal d'audition du SRBTP (Annexe 13, Cote 69).

¹²⁷ Voir le procès-verbal d'audition de la FCBTP : *« Certaines mines ont fermé et les rouleurs miniers n'ont pas la possibilité de travailler ailleurs car leurs prix sont extravagants »* (Annexe 11, Cote 57).

du transport minier et du transport du BTP, alors même que les régimes juridiques, fiscaux et économiques applicables sont distincts et poursuivent des objectifs spécifiques.

125. Dans ces conditions, l'Autorité estime nécessaire que les pouvoirs publics renforcent les dispositifs de contrôle visant à prévenir et sanctionner les situations dans lesquelles des transporteurs bénéficieraient indûment d'avantages attachés à un secteur pour intervenir sur l'autre, que ce soit au détriment des transporteurs du BTP ou de ceux du secteur minier.

Recommandation n° 3 : l'Autorité recommande de renforcer les dispositifs de contrôle afin de prévenir et sanctionner les situations dans lesquelles des transporteurs bénéficieraient indûment des avantages fiscaux ou économiques attachés à un secteur pour intervenir sur l'autre, et d'assurer une étanchéité effective entre les activités de transport minier et de transport du BTP.

126. Plus généralement, il est rappelé que le principe d'égalité de traitement implique que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente, sauf justification objective et proportionnée. Ce principe constitue l'un des fondements du respect de la liberté d'entreprendre et de la libre concurrence.
127. À cet égard, l'Autorité observe que les écarts existants entre les régimes fiscaux applicables aux rouleurs miniers et à ceux du BTP sont susceptibles de contribuer aux distorsions de concurrence constatées. Sans préjuger des choix budgétaires des pouvoirs publics, il pourrait être opportun d'examiner les modalités d'une évolution de ces régimes, soit en étendant partiellement et temporairement certains avantages fiscaux aux transporteurs du BTP, soit en rapprochant progressivement le régime applicable au transport minier vers celui du transport du BTP.
128. L'Autorité est toutefois consciente des contraintes politiques, économiques et budgétaires attachées à une telle évolution, compte tenu notamment de l'ancienneté de certains dispositifs fiscaux propres au secteur minier et de la situation des finances publiques de la Nouvelle-Calédonie permettant difficilement d'accorder de nouvelles exonérations fiscales.
129. Dans ce contexte, l'Autorité encourage les pouvoirs publics à engager une réflexion visant, à terme, à réduire les distorsions de concurrence identifiées et à tendre vers une plus grande égalité de traitement entre les transporteurs miniers et du BTP, dans le respect des contraintes précitées.

Recommandation n° 4 : l'Autorité recommande aux pouvoirs publics d'examiner les modalités d'une réduction des distorsions fiscales entre les secteurs du transport minier et du transport du BTP, dans le respect du principe d'égalité de traitement et des contraintes budgétaires de la Nouvelle-Calédonie.

3. La revalorisation des tarifs de la prestation de transport du BTP par la mise en œuvre d'une indexation contractuelle

130. Dans le cadre de la proposition de vœu n° 144 relative au prix du transport dans le secteur du BTP, il avait été envisagé, à l'issue d'un travail de concertation associant notamment le SRP, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, la FCBTP et l'ISEE-NC, la création d'un indice de revalorisation des tarifs du transport du BTP, « *à l'instar du BT21 pour la révision des loyers et la revalorisation des baux commerciaux* »¹²⁸.
131. Il ressort toutefois des échanges intervenus lors des travaux du congrès que les mécanismes d'indexation envisagés à cette occasion n'ont pas été effectivement mis en œuvre dans les contrats de transport du BTP¹²⁹.

¹²⁸ Voir la proposition de vœu n° 144 relative au prix du transport dans le secteur du BTP (Annexe 1, Cote 6).

¹²⁹ Voir le rapport n° 65 du 15 avril 2024 précité : « *l'index BT21 concernant le roulage n'a jamais été mis en application* » (Annexe 1, Cote 12).

132. Depuis 2024, un indice relatif aux « Transports divers au service du BTP », établi par l'ISEE-NC, est pourtant disponible en Nouvelle-Calédonie. Cet indice prend en compte l'évolution de plusieurs postes de coûts supportés par les transporteurs, notamment le prix du gazole ainsi que celui de certains équipements, tels que les pneumatiques¹³⁰. Cet indice ne serait néanmoins pas intégré, en pratique, dans les contrats de transport du BTP, de sorte qu'il ne permet pas une réévaluation des prix en cours d'exécution des contrats.
133. Or, l'intérêt d'un tel mécanisme d'indexation réside dans sa capacité à permettre, une fois le prix initialement fixé par les parties, une adaptation automatique du prix des prestations de transport aux variations significatives des charges supportées par les transporteurs, en particulier celles liées au carburant. Un tel dispositif contribue à sécuriser économiquement les contrats sans remettre en cause le principe de libre détermination des prix.
134. À titre de comparaison, le droit applicable en Métropole prévoit des mécanismes de révision de plein droit du prix des prestations de transport routier en fonction des fluctuations du coût du carburant, afin de protéger les transporteurs contre des variations qu'ils ne maîtrisent pas¹³¹. De tels dispositifs peuvent constituer une source d'inspiration pour les pouvoirs publics en Nouvelle-Calédonie.
135. Dans ces conditions, il pourrait être prévu, dans les contrats de transport du BTP, l'application d'un mécanisme d'indexation prenant en compte l'évolution des principales charges supportées par les transporteurs entre la date de conclusion du contrat et celle de l'exécution des prestations. Une telle indexation, reposant sur une révision de plein droit du prix, serait de nature à renforcer la transparence contractuelle et à mieux protéger les transporteurs du BTP contre les hausses imprévisibles de leurs coûts.

Recommandation n° 5 : l'Autorité recommande l'intégration, dans les contrats de transport du BTP, de mécanismes d'indexation fondés sur des indices existants et représentatifs des charges supportées par les transporteurs, tels que l'index « Transports divers au service du BTP », afin de permettre une révision de plein droit des prix en cours de contrat.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Sophie Charlot, rapporteure générale, M. Benjamin Reineke, rapporteur, par M. Stéphane Retterer, président, M. Walid Chaiehoudj, vice-président, et Mme Johanne Peyre, M. Jérémy Bernard et Mme Amélie Chung, membres de l'Autorité.

La secrétaire de séance

Marie-Bernard Munikihafata

Le président

Stéphane Retterer

¹³⁰ Voir les procès-verbaux d'audition de la FCBTP (Annexe 11, Cote 55) et du SRBTP (Annexe 13, Cote 70) ; voir également le courriel de l'ISEE-NC en date du 2 février 2023 (Annexe 8, Cote 37).

¹³¹ Voir les articles L. 3222-1 et suivants du Code des transports de l'Etat.