

**Voies navigables  
de France**

-----  
**C.A.**

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 19 JUIN 2014**

**N° 02/2014**

**DELIBERATION RELATIVE AU DISPOSITIF D'INDEMNISATION  
DES TRANSPORTEURS DE MARCHANDISES**

Vu le code des transports,  
Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

Les transporteurs de marchandises peuvent bénéficier d'une indemnisation dans les cas identifiés dans le tableau ci-dessous :

Origine de l'incident	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Impact sur l'exploitation du bateau					
Immobilisation du bateau	Indemnisation	Indemnisation		Indemnisation	Indemnisation
Restriction de l'emport	Indemnisation	Indemnisation			
Allongement du parcours initial du bateau	Indemnisation		Indemnisation	Indemnisation	Indemnisation
Découplage de convois poussés	Indemnisation	Indemnisation		Indemnisation	

Catégories des voies :

- Catégorie 1 : Réseau principal – grand gabarit (supérieur à 650 t de charge utile) incluant le canal du Nord
- Catégorie 2 : Réseau principal - voies connexes au grand gabarit (inférieures à 650 t de charge utile)
- Catégorie 3 : Réseau secondaire à exploitation saisonnière (inférieures à 650 t de charge utile)

## Article 2

Les périodes maximales indemnisables et les durées de franchise sont les suivantes :

Origine de l'incident Impact sur l'exploitation du bateau	Incident imprévu, non programmé et du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Restriction de l'emport	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 heures pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines			
Allongement du parcours initial du bateau	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12 h pour la cat.1 - 24 heures pour les cat. 2 et 3		30 jours à compter du premier jour au-delà des 10 semaines	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 24 heures
Découplage de convois poussés	30 jours à compter du début de l'incident avec franchise de - 12h pour la cat.1 - 24h pour les cat. 2 et 3	30 jours à compter du premier jour au-delà des 5 semaines		30 jours à compter du premier jour de prolongation avec franchise de 12 heures	

Au terme de la période de franchise, toute journée d'immobilisation entamée sera indemnisée sur la base du taux journalier quelle que soit l'heure de la reprise de navigation. La période de franchise prend en compte le cumul des immobilisations de courtes durées imputables à VNF, subies par un transporteur pour un voyage donné. Chacune de ces immobilisations doit être supérieure ou égale à quatre heures et faire l'objet d'un avis à la batellerie.

Dans le cas d'un voyage durant lequel se produisent des immobilisations sur des voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord (générant une franchise de 12 heures, heures de nuit comprises) et d'autres sur des voies connexes au grand gabarit ou faisant partie du réseau à exploitation saisonnière (générant une franchise de 24 heures, heures de nuit comprises), la période de franchise la plus courte est appliquée, en l'occurrence douze heures.

Dans l'hypothèse où des événements extérieurs et indépendants de VNF (crue, gel, etc.) empêcheraient la reprise de la navigation immédiatement après la réouverture retardée par décision de VNF, il ne sera pas retenu de franchise dans le calcul de l'indemnisation.

### **Article 3**

Les critères d'éligibilité aux dispositifs d'indemnisation sont les suivants :

Origine de l'incident  Impact sur l'exploitation du bateau	Incident imprévu, non programmé et généré du fait de l'établissement (avarie d'ouvrage)	Chômage programmé de plus de 5 semaines sur le réseau de catégorie 1	Chômage programmé de plus de 10 semaines sur le réseau de catégorie 2	Prolongation de plus de 2 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 1	Prolongation de plus de 14 jours d'un chômage programmé sur le réseau de catégorie 2
Immobilisation du bateau	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de l'incident	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bateau bloqué par l'indisponibilité de l'ouvrage ;</li> <li>- navigation interrompue au niveau de l'ouvrage ou du bief couvert par la demande ;</li> <li>- sur la voie ou le bief où est situé l'ouvrage en question, le transporteur devra justifier d'avoir accompli vingt voyages ou plus pendant la période de deux années précédant le chômage considéré, et sous réserve d'avoir franchi l'ouvrage ou de préciser son niveau d'activité s'il est en activité depuis moins de 2 ans ;</li> <li>- ce transporteur ne doit pas avoir accompli de transports de remplacement, ou doit à défaut les déduire (exprimés en jours)</li> </ul>	X	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation

Restriction de l'emport	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage réduit de l'ouvrage ou du bief	bateau dont le tirant d'eau est compatible avec le mouillage garanti de l'ouvrage ou du bief et est supérieur au mouillage de l'ouvrage parallèle disponible			
Allongement du parcours initial du bateau <sup>2</sup>	bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'incident et se déroulant		bateau chargé ou affrété durant le chômage	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroulant	Bateau chargé ou affrété avant la survenance de l'annonce de la prolongation et se déroulant
Découplage de convois poussés	Convois chargés ou affrétés	Convois chargés ou affrétés		Convois chargés ou affrétés	

<sup>2</sup>Les transporteurs devront par ailleurs déclarer le voyage correspondant à l'itinéraire de substitution emprunté, le péage correspondant restant dû.

#### **Article 4**

Quel que soit le type d'indemnisation, une première proposition de réparation du préjudice commercial est faite sur demande du transporteur sur une base forfaitaire dépendant du type d'indemnisation (immobilisation, allongement de parcours, restriction de l'emport).

Les modalités d'établissement des forfaits sont les suivantes :

#### **Immobilisation de bateau**

Le montant de l'indemnisation forfaitaire se détermine comme suit :

$$I = D \times Fj \text{ où :}$$

D = durée indemnifiable (en jours)

Fj = forfait journalier (en euro)

Le forfait journalier est déterminé en fonction du port en lourd du bateau et de la voie sur laquelle s'est produit l'incident. Les valeurs 2014 sont définies en annexes 1 et 2 de la présente délibération.

Le port en lourd utilisé pour le calcul est celui figurant sur le document justifiant du tonnage de port en lourd du bateau immobilisé.

Les convois poussés composés de plusieurs barges seront considérés comme un ensemble automoteur et barges, le port en lourd de l'équivalent automoteur correspondra au plus grand des ports en lourd des barges concernées.

## **Restriction de l'export**

Sur les voies de grand gabarit (supérieures à 650 tonnes de charge utile) incluant le canal du Nord :

Le montant est établi pour 2014 à 0,015 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret du fait des restrictions subies.

Sur les voies connexes au grand gabarit ou du réseau à exploitation saisonnière :

L'indemnisation forfaitaire est fixée pour 2014 à 0,013 € par tonne kilométrique de manque à gagner sur le fret pour le transporteur.

L'indemnisation sera basée sur la différence entre le tirant d'eau du bateau et le mouillage réduit. Par conséquent, le tonnage correspondant à une sous-utilisation de la capacité réduite de l'ouvrage ou du bief ne sera pas intégré au calcul.

## **Allongement de parcours**

L'indemnisation est calculée de la façon suivante :

- Si la durée de l'allongement est inférieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond aux frais de carburant supplémentaire consommé en raison des kilomètres excédant le parcours initial, à raison de 4 litres de fuel au kilomètre, chaque écluse supplémentaire au parcours normal étant considérée pour 4 kilomètres. Seuls les kilomètres supplémentaires parcourus sur les voies exploitées par VNF seront pris en compte. Le cas du détour sur des voies hors réseau VNF sera étudié au cas par cas.

Prix du fuel : l'indemnisation sera calculée sur la base du dernier prix mensuel moyen hors taxes par litre tenu à jour par VNF.

- Si la durée de l'allongement est supérieure à 36 heures (heures de nuit comprises), elle correspond à l'indemnité forfaitaire d'une immobilisation, la durée indemnisable étant la durée d'allongement du parcours.

## **Découplage de convois poussés**

Le découplage des convois poussés sur le grand gabarit s'indemnise en fonction du nombre de passages à l'ouvrage impacté, chaque convoi devant découpler étant valorisé à hauteur de 125 € pour 2014.

Les convois composés uniquement d'automoteurs ne sont pas éligibles à ce type d'indemnisation.

## **Article 5**

Les coûts résultant du recours à un transport de substitution, rendu nécessaire par l'urgence, pourront être pris en compte dans l'indemnisation, après examen au cas par cas.

La demande de prise en charge devra être transmise à VNF avant le début des opérations de transbordement.

La direction territoriale de VNF instruira la demande sur présentation, par le transporteur ou le donneur d'ordre, le cas échéant, des devis préalables au recours à ce transport de substitution.

L'indemnité sera calculée après étude des justificatifs des préjudices subis (frais de chargement, déchargement ou brouettage) occasionnés par une restriction de navigation.

## **Article 6**

### **Dépôt de la demande**

Les transporteurs demandant à être indemnisés devront fournir les pièces justificatives suivantes :

- fiche de demande complétée, datée et signée par le transporteur,
- déclaration de chargement du voyage impacté ou attestation de déclaration de chargement en ligne « VELI »,
- extrait du registre du commerce (K-bis ou équivalent),
- le cas échéant, une copie de l'Attestation de Capacité Professionnelle,
- justificatifs de retard signés par un agent d'exploitation de VNF,
- copie de la lettre de voiture,
- copie du contrat d'affrètement,
- relevé d'identité bancaire (RIB),
- tout document justifiant du tonnage de port en lourd de l'unité impactée.

Les demandes devront être transmises à VNF après la fin de l'incident faisant l'objet de la demande d'indemnisation.

### **Instruction de la demande**

En fonction des éléments fournis par le transporteur, la réalité du préjudice subi pourra être analysée en cas de besoin au moyen des outils informatiques développés ou accessibles par VNF tels que les applications Voyage, cahier de l'Eclusier ou l'AIS.

Il ne sera donné aucune suite aux dossiers :

- dont le montant d'indemnisation est inférieur ou égal à 30 € ;
- pour lesquels les transporteurs ne sont pas à jour de leurs déclarations de chargement.

Les propositions d'indemnisation forfaitaire seront transmises au demandeur dans un délai de un mois suivant la réception du dossier complet.

## **Article 7**

Les forfaits journaliers pour immobilisation visés aux annexes 1 et 2, et forfaits pour restriction de navigation et découplage de convois visés à l'article 4 font l'objet d'une augmentation annuelle qui repose sur un indice composite basé pour 50 % sur le TP01 et pour 50 % sur l'indice des prix à la consommation hors loyers et tabac, indices publiés par l'INSEE.

Compte tenu des délais de diffusion des indices, l'augmentation annuelle des forfaits au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année (année N) est calculée avec les indices de la période d'avril N-2 à mars N-1, sur la base d'une moyenne glissante sur douze mois.

La première indexation sera applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, elle est calculée sur la base des indices courant d'avril 2013 à mars 2014.

Les forfaits pour immobilisation et découplage de convois sont arrondis à l'euro le plus proche.

Les forfaits pour restriction de navigation sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

### **Article 8**

En cas de refus des propositions forfaitaires, le transporteur pourra demander une indemnisation au réel chiffrée et justifiée. Ces demandes feront l'objet d'un examen au cas par cas.

Le montant sollicité sera comparé au préjudice réel indicatif, dépendant de la nature de l'indemnisation envisagée et du type d'unité, évalué à partir de la marge sur coûts variables (chiffre d'affaires annuel minoré des frais d'achat de carburant, de courtage et des taxes de navigation) moyennée sur deux ans. Le transporteur fournira pour cela les pièces suivantes, attestées par son expert-comptable (agréé auprès de l'ordre des experts comptables) :

- un descriptif des préjudices subis par l'unité considérée,
- les bilans et/ou les comptes de résultat des deux derniers exercices.

Les transporteurs peuvent produire une attestation synthétique de leur expert-comptable comportant l'ensemble des données demandées.

Les transporteurs ne justifiant pas de deux années d'activité sur l'unité impactée ne sont pas éligibles au dispositif au réel et ne peuvent prétendre qu'au dispositif forfaitaire.

Les honoraires facturés par l'expert-comptable pour produire les pièces requises avec la demande au réel seront pris en compte dans le montant d'indemnisation sous réserve de présentation de la facture correspondante.

### **Article 9**

Le Directeur général est autorisé à prendre tout acte en application du présent dispositif. Il est également autorisé à prendre toute décision exceptionnelle d'indemnisation ou d'accompagnement complémentaire n'entrant pas dans le cadre de ce dispositif. Il en rendra compte au conseil d'administration suivant.

### **Article 10**

Les articles des délibérations des 19 octobre 1993, 15 décembre 1998, 14 décembre 1999, 12 décembre 2001, 6 avril 2005, 27 juin 2007, 8 octobre 2009 et du 28 novembre 2013, concernant l'indemnisation des transporteurs de marchandises sont abrogés.

**Article 11**

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER