



Email :

## Définir le seuil de légalité du Fret Fluvial La Glissoire propose une démarche innovante

A partir d'une étude réalisée par le cabinet néerlandais NEA sur le coût d'exploitation des bateaux de navigation intérieure, la Glissoire a défini les critères de calcul à prendre en compte pour définir le seuil en dessous duquel le syndicat demande au Ministre des transports de décider par arrêté Ministériel qu'il s'agira de travail à perte, sanctionné par l'article 209 du code du domaine Public Fluvial.

Ce mode de calcul s'appuie sur la grille NEA actualisée sur la base de l'indice INSEE :

### Etude NEA Actualisée Avril 2010

(indice des prix à la consommation INSEE)

Grand tonnage	H Navigation à charge Temps réel	Heures Navigation à vide Forfait 10H par voyage	H d'attente générale Forfait 24 h par voyage	Attente Chrgt/dechrgt forfait 12 h par voyage
250t	46,42 €	44,55 €	34,47 €	28,68 €
350t	52,47 €	49,64 €	37,55 €	31,58 €
500t	61,49 €	57,29 €	42,17 €	35,94 €
750t	78,32 €	71,78 €	51,66 €	44,98 €
1000t	97,45 €	88,57 €	63,49 €	56,19 €
1250t	119,35 €	108,13 €	78,11 €	69,78 €
1500t	139,65 €	126,09 €	91,17 €	81,80 €
1750t	160,50 €	144,62 €	104,81 €	94,55 €
2000t	181,72 €	163,49 €	118,83 €	107,68 €
2250t	203,01 €	182,45 €	132,95 €	120,91 €
2500t	223,18 €	200,28 €	145,97 €	133,06 €
2750t	239,72 €	214,49 €	155,38 €	142,00 €
3000t	254,46 €	226,89 €	163,00 €	149,16 €
3250t	267,10 €	237,19 €	168,53 €	154,22 €
3500t	277,37 €	245,11 €	171,71 €	156,93 €

Par capacité de charge maximum, la grille définit un coût horaire de chaque étape d'un transport..

### Nous proposons de retenir les critères d'application suivants :

1 - **Temps de Navigation à charge** : temps réel

2 - **Retour à vide** : forfait de 10 H par voyage (qui nous est apparu comme une moyenne très raisonnable)

3 - **Heures d'attente générales** : comme toute personne qui vit de son travail, nous estimons que le batelier a droit à un repos comparable au repos hebdomadaire : **ceci est NOUVEAU et n'a jamais été formulé.**

Dans notre cas, après plusieurs jours de travail à 12 ou 14 h par jour, ces jours d'arrêt sont indispensables et permettent aussi d'assurer quelques opérations de maintenance à bord (le jardin dominical du batelier)

Ces temps d'attente ne doivent pas être négociables : nous proposons qu'ils soient fixés de la façon suivante :

- pour un voyage jusqu'à 12 heures de navigation à charge : 6 heures pris en compte
- pour un voyage jusqu'à 24 heures de navigation à charge : 12 heures prises en compte
- pour un voyage jusqu'à 36 heures de navigation à charge : 18 heures prises en compte
- pour un voyage de plus de 36 heures de navigation à charge : 24 heures prises en compte

4 - **Mise à disposition du bateau pour Chargement et déchargement** : NOUS PROPOSONS UNE FORMULE TOTALEMENT NOUVELLE QUI EFFACE TOUTES LES REGLES PRECEDENTES .

Dans le calcul du seuil de légalité, on estimera a priori que le PORT est correctement équipé et géré rationnellement, ce qui lui permet de charger et vider le bateau en un temps très court. Dans l'annonce du prix de transport, on va estimer le temps nécessaire à 6h pour charger et 6 h pour vider. Si le port retient le bateau plus longtemps, il paie tout simplement les heures en plus au tarif correspondant .

Le délai court à partir de l'heure contractuellement fixée pour la MISE à QUAÏ au chargement et à partir de l'HEURE d'ARRIVEE au port de déchargement, sachant que le transporteur aurait l'obligation de s'annoncer 24h avant pour permettre la programmation.

## **COMMENTAIRE :**

Cette proposition permet au client correctement équipé ou travaillant avec un manutentionnaire efficace de réduire les temps d'immobilisation des bateaux dans les ports et donc de bénéficier d'un prix attractif pour son transport. Pour le batelier il est source d'une meilleure rentabilité puis qu'il réduit ainsi les coûts d'attente dans les ports.

Le système permet surtout de laisser le choix au client (ou au port) d'opter pour retarder ou non le chargement ou le déchargement d'un bateau pour faire du train ou du camion : il devra alors payer le temps qu'il bloque le bateau et il lui appartiendra de calculer son avantage financier. Mais cela mettra un terme à des pratiques antérieures, vieilles d'un siècle qui conduisait en fait à utiliser le bateau dans un port comme silo de stockage gratuit pendant plusieurs jours sans la moindre indemnité pour le transporteur.

Avec l'évolution des matériels de manutention et une logistique correcte, ces règles de contre performances imposées à la batellerie doivent disparaître et le client performant doit tirer bénéfice de ses investissements. Par contre le client qui dépasse les délais supportera tout simplement les heures en supplément au taux correspondant au coût du bateau tel que défini sur la grille.

Cette Proposition est le fruit d'une réflexion menée par de nombreux bateliers, mais elle peut encore être affinée : il appartient à chacun de vous de se mettre à la calculatrice et nous dire ce que vous en pensez.

Voici une petite grille qui permet facilement de calculer le coût pour un voyage classique.

**Dans le cadre de contrats à voyages multiples, les critères peuvent être revisités pour tenir compte des temps réels à vide et dans les ports, quand ils sont connus**

Calcul voyage de ... à.....			
Gd Tonnage =			
	Temps	Prix sur la grille	Montant
Navigation à charge			
Navigation à vide	10 H		
Attente Générale			
Chargt/Déchargt			
Montant Total		=	
Ajouter Commission affrètement %			
Taxes VNF		=	
Coût du Voyage		=	
Divisé par tonnage embarqué		=	
		Prix /Tonne =	

### **Réaction d'un courtier**

J'ai reçu un mot de contestation de la société Van Reeth : « *Bonjour Monsieur Delhay, Pour ma part je conteste l'affirmation suivante que vous faites dans votre texte que j'ai reçu par un collègue: « Cette grille a été reconnue par les courtiers présents comme représentative des coûts réels d'exploitation et les critères retenus par la Glissoire n'ont pas fait l'objet de contestations ».*

*Je n'ai fait que ça de contester ! Bien sûr libre à vous de ne pas m'entendre.*

*Bien cordialement, Christian GRANIER. »*

J'avoue bien humblement avoir mal compris : Monsieur Granier a clairement dit son désaccord sur l'idée que la profession définisse elle même le seuil légal et j'avais bien compris qu'il n'envisage l'avenir que s'il peut disposer d'une batellerie corvéable à merci, mais je n'ai pas entendu qu'il a contesté le contenu de la grille lorsque certains de ses confrères ont dit leur intérêt pour notre démarche.

### **Rencontre avec les syndicats Belges :**

Mercredi 21 Avril à 13 h, La Glissoire rencontre à Brugges les représentants des syndicats « Bond van Eigenschippers » et « V.B.R. » : merci à Jonathan fay du Nomadis qui depuis le début de notre action a mis toute son énergie à essayer de rapprocher les Bateliers belges et Français dans la démarche.

**Il est 6h00 à l'heure où ces lignes sont écrites  
et le canal est barré à Dorignies  
pour toute la journée du Mardi 20 Avril 2010.  
A 11h00 nous avons rendez vous avec la Presse  
Des confrères sous pavillon belge nous apportent leur soutien.**