

## Prix et indices publiés par l'INSEE

(accessibles notamment sur le site : [www.indices.insee.fr](http://www.indices.insee.fr))

■ Référence 1 : les prix du fioul domestique  
Intitulé : Indice des prix à la consommation - IPC - Prix moyens à la consommation en métropole - Fioul domestique : 1 000 litres (à domicile) ; Identifiant : 044257359

■ Référence 2 : les indices des prix du fioul domestique  
Intitulé : Indice des prix à la consommation - IPC - Ensemble des ménages - Indices divers - Métropole - Fioul domestique (1000 litres) - Identifiant : 064131144

## Consommations moyennes par type de bateau ou de convoi

(article 1er de l'arrêté du 30 mars 2007 fixant les données de consommation moyenne de carburant des bateaux et des convois de transport fluvial de marchandises)

### Pour les bateaux et convois automoteurs

Capacité de chargement du bateau ou du convoi, exprimée en tonnes de port en lourd (TPL)	Consommation moyenne de fioul domestique, en litres (L), par tonne kilométrique transportée (TK)
moins de 400 TPL	0,01662 L/TK
de 400 à 649 TPL	0,01630 L/TK
de 650 à 999 TPL	0,01457 L/TK
de 1000 à 1499 TPL	0,01365 L/TK
1500 TPL et plus	0,01127 L/TK

### Pour les convois poussés ou remorqués

Puissance totale de la motorisation principale du convoi, exprimée en kilowatts (kW)	Consommation moyenne de fioul domestique, en litres (L), par tonne kilométrique transportée (TK)
moins de 590 kW	0,01020 L/TK
de 590 à 879 kW	0,00921 L/TK
880 kW et plus	0,00809 L/TK

Direction générale  
des Infrastructures,  
des Transports  
et de la Mer

Direction générale  
des Infrastructures,  
des Transports  
et de la Mer

Mars 2010

direction  
des Services  
de Transports

sous-direction  
des Ports et du  
Transport fluvial

bureau  
du Transport  
fluvial

Ptf3.Dst.Dgitm@  
developpement-  
durable.gouv.fr



Imprimé sur du papier certifié écolabel européen

# La répercussion des prix du carburant dans les contrats de transport fluvial de marchandises

Alors qu'il connaît un développement remarquable depuis plusieurs années, le secteur du transport fluvial s'est trouvé fragilisé du fait des fortes variations à la hausse du prix du carburant. À défaut d'outils juridiques appropriés, les professionnels du secteur n'ont pas toujours été en mesure de répercuter de manière satisfaisante l'évolution des charges de carburant sur le prix des prestations.

La loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports a instauré un dispositif de nature à renforcer l'équilibre économique de la prestation de transport, en garantissant la possibilité pour le transporteur ou son client de réviser le prix de la prestation selon les variations du prix du carburant en cours du contrat.

Depuis la loi n°2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, le cocontractant du transporteur fluvial qui méconnaîtrait ses obligations dans ce cadre, s'expose à une peine d'amende de 15 000 €. Ce dispositif a en outre été élargi aux contrats de location de bateaux de marchandises avec équipage.

Aux termes de l'article 189-6 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ainsi modifié et des textes réglementaires pris en son application (décret n° 2007-498 et arrêté du 30 mars 2007), le dispositif de révision du prix du transport, basé sur les charges de carburant nécessaires à la réalisation de l'opération, se présente différemment selon que ces dernières figurent ou non au contrat initial.

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**1 - Lorsque les charges de fioul domestique prises en compte dans la détermination du prix sont mentionnées dans le contrat initial** et en cas de variation, à la hausse ou à la baisse, du prix du carburant entre la date de conclusion du contrat et la date de fin de réalisation de l'opération de transport, le prix de la prestation est modifié de plein droit pour tenir compte de l'évolution de la charge de carburant.

**2 - Afin de régler le cas éventuel d'un désaccord entre les parties sur les modalités de la révision,** est appliqué aux charges de carburant figurant dans le contrat initial la variation sur la période concernée de l'indice des prix du fioul domestique publié par l'INSEE.

**3 - Dans le cas où le contrat initial ne mentionne pas des charges de carburant,** ces charges sont déterminées en se référant à la part moyenne qu'elles représentent dans le prix d'une prestation de transport. Les modalités de détermination de cette part moyenne sont fixées par le décret et l'arrêté susvisés, sur la base de données moyennes de consommation des bateaux et convois de navigation intérieure. Au montant obtenu, représentatif des charges de carburant initiales, sera appliquée comme dans le cas précédent la variation de l'indice des prix du fioul domestique publié par l'INSEE, afin de déterminer le montant de la révision des charges de carburant dans la prestation de transport. Les modalités pratiques de mise en œuvre de la révision dans ce dernier cas sont illustrées ci-après sous forme de « fiche technique ».

**Dans tous les cas, la facture doit faire apparaître les charges de carburant telles qu'elles sont prises en compte dans le prix révisé.**

## Fiche technique

La révision du prix du transport lorsque les charges de carburant ne figurent pas au contrat (décret n°2007-498 et arrêté du 30 mars 2007)

### Exemple :

- un contrat débute en juillet 2007 et prend fin en décembre 2007 ;
- la prestation est réalisée au moyen d'un bateau du type « canal du nord », de 750 TPL ;
- 5 000 tonnes de marchandises ont été transportées, sur 200 km ;
- le prix initialement convenu était de 30 000 € hors taxes, soit 35 880 € TVA comprise.

#### 1. Se référer à la consommation moyenne de carburant par tonne kilométrique(Tk) transportée du type de bateau ou de convoi utilisé :

se référer aux tableaux de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté, reproduits ci-après ; dans l'exemple retenu (bateau de 750 TPL), la consommation moyenne est de 0,01457 L/Tk.

#### 2. Se référer au prix au litre du fioul domestique au début du contrat tel que publié par l'INSEE :

en juillet 2007, le prix constaté par l'INSEE était de 0,64847 € par litre de fioul domestique. (voir référence 1 ci-après)

#### 3. Calculer le nombre de Tk effectivement transportées :

dans le cas choisi en exemple, la prestation a été de 5 000 T x 200 km, soit 1 000 000 Tk.

#### 4. Calculer les charges de carburant initiales en multipliant ces trois éléments :

les charges de carburant initiales étaient de 1 000 000 Tk x 0,64847 € x 0,0145 L/Tk, soit 9 448,21 €\* (26,33 %\* du prix du transport initial).

#### 5. Se référer aux indices INSEE du prix du fioul domestique, et appliquer leur taux de variation sur la durée du contrat au montant des charges de carburant :

l'indice INSEE était de 219,62 en juillet 2007, et de 266,44 en décembre 2007 : le prix du carburant a augmenté de 21,32 %\* sur cette période. (voir référence 2 ci-après) L'augmentation des charges de carburant s'élève donc à 21,32 % x 9 448,21 €, soit 2014,36 €\*.

### Ainsi :

- figureront sur la facture les charges de carburant révisées :  
 $9\,448,21 + 2\,014,36 = 11\,462,57$  €\*
- le prix du transport initialement convenu, de 35 880 €, sera augmenté de 2 014,36 €, atteignant 37 894,36 € TVA incluse (soit une augmentation de 5,61 %).

\* pour les besoins des calculs de cette présentation, les résultats sont arrondis à 2 décimales.