



**Bulletin de la Fédération  
des  
Associations de Défense de l'Habitat Fluvial**

Numéro de septembre 1999

# L'escargot qui flotte

## Réunion du Conseil d'Administration Mardi 12 Octobre 1999 (20h30)

Contactez vos responsables d'association  
avant cette date pour toutes vos questions.

### Dans ce numéro :

Conseil d'administration	p 1
Le mot du bureau	P 1
Compte rendu des commissions consultatives	p 2 3
Les cotisations	p 3
Les assurances	p 4
La douane	P 4
Le point sur la facturation province	P 5

### LE MOT DU BUREAU

Olivier Guille s'étant embarqué pour de nouvelles aventures professionnelles, il est moins disponible actuellement pour l'ADHF-F. Pendant cette période transitoire, la représentation de l'ADHF-F est assurée par le vice-président, Christian Duguet.

Par ailleurs, le bureau est de plus en plus restreint. Nous faisons appel aux « militants actifs » de la rivière. Etre membre du bureau implique un minimum d'engagements :

- S'engager à participer à une réunion de bureau tous les deux mois.
- Etre susceptible de participer aux différentes commissions et réunions avec VNF
- Pouvoir servir de relais d'information auprès des usagers de la rivière.

Le CA du 12 octobre sera l'occasion de constituer ce nouveau bureau. Le bureau actuel est constitué de : Olivier Guille, Christian Duguet, Danièle Payen, Serge Calvié, Jean Patrice Clément, Damien Bressy.

Quatre personnes supplémentaires seraient nécessaires pour un fonctionnement satisfaisant du bureau de l'ADHF-F.

**Siège social : Bateau Corjano – Quai aux Dames – 91210 – Draveil**

# Compte rendu des commissions consultatives du 15 mars et 7 juillet 1999

## 1/ Facturation VNF

En ce qui concerne la facturation 99, un nouveau système de gestion a été mis en place à partir du 1<sup>er</sup> Janvier, la subdivision étant notre seul interlocuteur.

Lors de la commission consultative du 7 juillet, *M. LEBLANC sollicite l'avis des représentants des associations concernant leur appréciation du nouveau dispositif.*

*Les associations considèrent que le système fonctionne correctement depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Il marque un progrès certain par rapport à la situation antérieure. Elles évoquent cependant des difficultés persistantes en ce qui concerne la résolution de litiges anciens dans certains secteurs.*

*Mme PAYEN signale que des réunions ont eu lieu à ce sujet avec la subdivision de Melun. Les principales difficultés étaient liées à l'absence d'établissement des constats d'équipement pouvant donner lieu à l'application d'un abattement (" E "). En l'absence de constats, les usagers ont déduit unilatéralement de leurs règlements le montant de l'abattement auquel ils estimaient avoir droit ; d'où à la fois un contentieux avec l'agent comptable (aggravé par le retard de facturation à l'époque) et une paralysie des conventions, faute de pouvoir obtenir l'attestation de paiement requise préalablement à la notification. Les constats sont maintenant tous établis et la subdivision s'est engagée à traiter toutes les situations en relation avec l'agence comptable.*

*Mme PAYEN demande toutefois confirmation de la portée rétroactive, pour le traitement des arriérés, des constats d'équipement puisqu'ils auraient dû être établis dès 1995.*

*M. COUTEL rappelle que l'application de l'abattement pour équipement sur la base de constats était une mesure dérogatoire en l'attente de l'établissement d'une convention. La situation des zones et des bateaux concernés dans la subdivision de Melun permettent une application rétroactive à partir de 1995 ou de la date à laquelle les équipements ont été réalisés. Ceci sous réserve de l'acceptation du siège de Voies Navigables de France au plan comptable, généralement obtenue s'agissant d'annulations en droit.*

*M. LEBLANC souligne qu'il importe, pour éviter que ne se créent de nouveaux problèmes, que la part principale et non contestée des redevances soit réglée de manière très régulière.*

*M. DUGUET évoque des difficultés similaires pour les bateaux du bras de Marly dans la subdivision de Bougival.*

*M. COUTEL indique que la situation est en réalité très différente. Il rappelle que l'état du dossier de la plupart des propriétaires de bateaux dans ce secteur ne permet malheureusement pas d'envisager la signature d'une convention. Or la mesure dérogatoire évoquée a pris fin le 31 mars. Dorénavant l'abattement ne peut être fixé que dans le cadre d'une convention.*

A ce propos le 15 mars l'ADHF a demandé que soit revue la décision de ne plus appliquer l'abattement pour équipement hors convention après le 1<sup>er</sup> mars 99, étant donnée la lenteur d'établissement des conventions.

Elle a souligné que dans certains cas (Bougival) l'instruction des visites de bateaux n'étant plus assurée, les conventions ne peuvent pas être établies.

*M. COUTEL rappelle que l'application de l'abattement en question sur la base d'un constat d'équipement constituait une disposition provisoire devant aboutir à la passation effective d'une convention. Il précise que si, effectivement, il ne sera plus fait application de cette disposition transitoire après le 1<sup>er</sup> mars 1999, le bénéfice de l'abattement ne sera pas supprimé sans examen de la situation. S'il s'avère que la convention n'a pas pu être passée du fait de l'usager, et non pour d'éventuels délais d'instruction administrative, alors, le bénéfice de l'abattement sera effectivement supprimé, tout en assurant l'information des intéressés.*

*S'agissant des difficultés de mise en conformité des bateaux, il rappelle qu'en tout état de cause, la production au minimum d'un plan de sondage de la coque datant de moins de 10 ans, est imposée dans tous les cas de figure. A défaut, aucune convention ne peut être passée. Eventuellement une convention provisoire pourra être proposée au vu du plan de sondage en attendant l'obtention du certificat de bateau, s'agissant uniquement des bateaux déjà en stationnement dans des zones autorisées avant 1995.*

*M. LEBLANC confirme la date du 1<sup>er</sup> mars en indiquant qu'il est nécessaire de disposer d'une date butoir opposable aux usagers pour marquer la fin de la période et clarifier les conditions d'application de l'abattement.*

**En ce qui concerne le paiement des arriérés, Mr Leblanc invite les intéressés à s'adresser à l'agent comptable secondaire pour envisager un plan de paiement adapté à chaque situation individuelle.**

## 2/ La redevance R2 pour équipement

Le 15 mars 1999, l'ADHF a renouvelé son opposition au système actuel de calcul du R2 (amortissement des investissements sur 10 ans plus taux de rémunération de 3.5%), qui fait que dans certaines zones de banlieues (ex. Athis Mons), les tarifs R1+R2 deviennent équivalents aux tarifs parisiens, et sont un frein à l'ouverture de nouvelles zones. Lors de cette même réunion Mr Leblanc a demandé qu'une cartographie des zones à équiper soit établie et a proposé qu'une réflexion sur les modalités de calcul du R2 soit engagée.

Le 7 Juillet Mr Coutel nous a fait part des pistes de réflexion à ce propos :

Ou bien un ajustement par un coefficient urbain pondérateur, ou bien une mutualisation sur une base forfaitaire permettant un R2 équivalent quelles que soient les zones et les niveaux d'investissement.

*M DUGUET considère que les solutions évoquées sont intéressantes en ce qu'elles ouvrent des perspectives nouvelles au plan des principes concernant un sujet régulièrement évoqué en commission. Bien que plutôt favorable à une forfaitisation, il note que l'augmentation de la redevance dans les zones déjà équipées serait difficile à faire accepter. Il demande quel serait le montant du R2 forfaitaire et son incidence sur la redevance globale. Il suggère qu'éventuellement le panachage des deux méthodes soit étudié pour essayer d'éviter les augmentations.*

*M. COUDEL précise qu'à ce stade de la réflexion il ne peut être question de présenter des simulations chiffrées mais retient la suggestion d'étudier une solution panachée.*

## 3/ Création ou régularisation de place

Un atlas actualisé des zones où le stationnement peut être autorisé sera publié avant la fin de l'année. Il fait apparaître un nombre de places globalement suffisant. Après avoir été présenté au conseil d'administration du PAP et de VNF, ce plan sera rendu public.

**Attention, la plupart des places qui doivent être autorisées seront vraisemblablement équipées, et nous recommandons aux usagers de suivre de près le mode de calcul en ce qui concerne l'établissement de la taxe R2.**

## 4/ Certificat de bateau

Les associations rappellent leur opposition à la procédure d'expertise privée en ce qui concerne les autorisations spéciales et les permis de navigation.

*M. LEBLANC évoque des réflexions en cours qui conduiront sans doute à revoir fondamentalement le décret de 1934 en redéfinissant les responsabilités des différentes parties sur des principes juridiques plus actuels que ceux qui président au fonctionnement des commissions de surveillance.*

**L'ADHF-F rappelle que les dossiers déposés avant septembre 1998 doivent pouvoir être traités par la commission de surveillance.**

## LE POINT SUR LES COTISATIONS : Trésoriers, à vos comptes

Port Saint Louis : 0 bateau sur 1  
Limay : 0 bateau sur 2  
Poissy : 5 bateaux sur 5  
Conflans (BAC) : 0 bateau sur 32  
Herblay : 0 bateau sur 2  
La Frette (ABF) : 7 bateaux sur 7  
Port Marly (ABBM) : 4 bateaux sur 37  
Rueil Malmaison : 0 bateau sur 3  
Bezons : 0 bateau sur 5  
Ile Saint Denis : 1 bateau sur 10  
Villeneuve LG ( ARSV) : 1 bateau sur 19  
Levallois (ABL) : 15 bateaux sur 15  
Puteaux (ABPI) : 0 bateaux sur 18  
Bois de Boul. (AFL) : 9 bateaux sur 19  
Suresnes (SBDS) : 4 bateaux sur 6  
Saint Cloud (LBDSC) : 0 bateau sur 4  
Saint Cloud Avre : 0 bateau sur 10  
Boulogne Amont : 0 bateau sur 2  
Sèvres : 1 bateau sur 14  
Bas Meudon : 0 bateau sur 15  
Pont du Garigliano : 6 bateaux sur 9

Issy les Moulineaux (LIF) : 2 bateaux sur 32  
Grenelle ( LBIC) : 1 bateau sur 11  
Tour Eiffel (APTE) : 10 bateaux sur 27  
Touring (ADNI) : 46 bateaux sur 46  
Solferino : 0 bateau sur 4  
Conti (ABQC) : 3 bateaux sur 10  
Saint Bernard (ADHF.P.T.) : 0 bateau sur 7  
Bassin de l'Arsenal : 0 bateau sur 5  
Pont d'Austerlitz (ADBTP) : 0 bateau sur 5  
Austerlitz Amont : 0 bateau sur 5  
La Rapée (AAA) : 0 bateau sur 10  
Alfortville : 0 bateau sur 2  
Choisy (CLAIRVOIE) : 0 bateau sur 8  
Villeneuve SG (AHPVSG) : 0 bateau sur 6  
Athis Mons (CACHAL'EAU) : 8 bateaux sur 8  
Athis Mons (QUAI DE SEINE) : 7 bateaux sur 7  
Juvisy : 0 bateau sur 5  
Draveil (ABALCADE) : 0 bateau sur 9  
Draveil (ABALPADE) : 6 bateaux sur 6  
Viry Chatillon : 0 bateau sur 6  
Evry Rive Gauche : 0 bateau sur 4

Corbeil (ABLE) : 11 bateaux sur 11  
La Citangnette (ABC) : 2 bateaux sur 18  
Melun (ABVELC) : 0 bateau sur 14  
Samois (AAE) : 2 bateaux sur 16  
Maisons Alfort (CLUPE) : 0 bateau sur 11  
Saint Maur (APM) : 0 bateau sur 22  
Champigny (APM) : 0 bateau sur 7  
Noisy le Grand (APM) : 0 bateau sur 10  
Torcy : 1 bateau sur 5  
Chessy : 0 bateau sur 3  
Toulouse (ATUVE) : 0 bateau sur 22  
Veneux les Sablons : 0 bateau sur 5  
Avignon : 8 bateaux sur 8  
Cepoy : 0 bateau sur 1  
Nantes : 4 bateaux sur 4  
Arles : 6 bateaux sur 6  
Lyon : 5 bateaux sur 5  
Frontignan : 1 bateau sur 1

### Vos cotisations sont à adresser à :

Damien BRESSY  
Bateau LAGAFFE  
Les Marines  
Rue Waldeck Rousseau  
91100 Corbeil – Essonnes

Lors de notre réunion annuelle sur le bateau "Mélody", un adhérent d'Issy les Moulineaux a soulevé ce qu'on pourrait appeler un lièvre de taille. Relisant son contrat d'assurance, il est tombé sur une clause d'exclusion pas piquée des hannetons. En toutes lettres, au chapitre Obligations de l'assuré, il est spécifié que "L'Assuré doit se conformer STRICTEMENT aux règlements en vigueur : lui-même...doit posséder toutes autorisations.....et notamment l'AUTORISATION DE STATIONNER. En cas de manquement à cette obligation, l'Assuré sera déchu de tous ses droits contre les Assureurs."

Il appelle alors son courtier, (PCA pour ne pas le nommer) en lui exprimant son étonnement. En effet, la zone isséenne est en cours d'autorisation et devant le nombre élevé de bâtiments hors norme, VNF tarde à établir ses plans d'occupation, pénalisant du coup les pénichards qui attendent depuis plusieurs années leur C.O.T. Plusieurs bâtiments sont d'ailleurs assurés chez ce courtier. Le courtier paraît d'abord totalement étonné, ne connaissant absolument pas cette clause. Quelques mois se passent, et comme notre adhérent suspend ses paiements, en attendant une réponse rassurante, il reçoit une lettre de relance des Mutuelles du Mans. Plus de téléphone et de patience, il faut agir : lettre recommandée avec A.R. et voilà PCA sommé de répondre. Et là, surprise, il semblerait que cette clause soit "intersyndicale", c.à.d. commune à la profession. Dans son courrier, PCA précise que si la bonne volonté de l'Assuré est prouvée - il fait les démarches pour obtenir son autorisation, il appelle (combien de fois?) la Commission de Surveillance, VNF lui écrit que les conventions ne vont pas tarder (le rêve, quoi!!) - elle adressera à la Compagnie un dossier pour étude AU CAS PAR CAS. Sachant que nous sommes, aux dires de l'Assemblée Consultative, environ 300 bateaux en cours de régularisation, cela va flanquer une belle pagaille chez les assureurs (ils sont peu nombreux, il doit y avoir 3 ou 4 Compagnies au maximum) si tout le monde se met à éplucher son contrat, et demande l'étude de son dossier. Nous nous sommes déjà renseignés auprès de certains adhérents, cette clause figure bien aux contrats, mais sous des libellés parfois différents. Ainsi, toujours démarché par PCA, un contrat a été souscrit auprès d'AXA et stipule seulement l'adhésion aux règlements en vigueur sans spécifier le STATIONNEMENT. Mais il serait dramatique en cas de sinistre, de se voir opposer pour un refus de remboursement, cette clause, pour le moins arbitraire. D'autre part, surtout pour les bateaux-logement stationnaires, le montant des primes est tellement plus élevé que pour un appartement de même surface, que la disproportion entre la somme payée et les "services" rendus devient criante. Affaire à suivre...On pourrait demander à chaque association de collationner les renseignements et d'envoyer à l'ADHF un rapport circonstancié.

Pour tout contact, aviser Ph.GOLAY à bord de "La Péniche Issy" 01 4645 3816.

**Suite à cette intervention, nous avons contacté la Mutuelle du Mans qui a décidé de retirer l'article litigieux de ces contrats. Nous invitons les bateaux assurés à cette mutuelle à bien vérifier que cette clause a été supprimée. Pour les autres assurances, nous vous conseillons d'être attentifs à vos contrats et de prévenir l'ADHF-F si une telle clause existait.**

**Un courrier de l'ADHF-F a été adressé aux services des douanes pour éclaircir la situation quant à l'utilisation du fuel rouge dans certains cas exceptionnels pour nos bateaux. Ce courrier du 21 mai 1999 est étudié par les services concernés. Nous devrions avoir plus d'information d'ici la fin de l'année.**

Messieurs,

Notre association regroupe la presque totalité des bateaux logements entrant dans la catégorie des péniches de plaisance.

Nous sommes saisis par nos adhérents de deux problèmes concernant la taxation du carburant pour lesquelles nous souhaiterions avoir des éléments de réponse officiels pouvant être apportés lors des différents contrôles de vos agents.

#### 1) Déplacement à l'étranger.

Un bateau se déplaçant à l'étranger (Belgique ou Hollande), ne peut trouver sur place que du fuel rouge; car la plaisance dans ces pays n'est pas soumise à une obligation de navigation au fuel blanc comme en France.

Ce bateau se trouve, malgré tout, dans l'obligation de se ravitailler, et lors de son retour en France, utilise jusqu'à épuisement le fuel rouge qu'il lui reste.

Pour nous ce bateau n'est pas en faute, mais nous aimerions connaître le texte qui nous permet de nous justifier.

#### 2) Ravitaillement en France

La taille de nos bateaux (en moyenne 38 m), et la consommation de nos moteurs, ne nous permet de nous ravitailler qu'à 3 endroits en France (à notre connaissance) : Conflans, Saint Mammès et Reims.

Lorsque les bateaux passent par ces points, ils peuvent se ravitailler mais pour un bateau navigant sur Paris, par exemple, il est impossible de faire une journée de navigation pour effectuer un plein.

L'acheminement du fuel blanc par camion est également impossible.

La solution couramment appliquée est de faire taxer régulièrement et d'avance par vos services, l'équivalent des besoins en fuel d'une année de navigation pour le bateau concerné.

La présentation de ce document a jusqu'à présent suffi à justifier notre bonne foi, mais comme précédemment, nous souhaiterions un accord plus officiel.

Il est d'autre part important de savoir que notre démarche n'est pas d'éviter une taxation, mais de mettre en adéquation une obligation légale avec les moyens mis à la disposition du citoyen pour la respecter.

Nous souhaitons une réponse de vos services, et nous restons à votre disposition pour tous rendez-vous éventuels, qui pourraient vous apporter des précisions sur notre situation quelque peu en marge de la réglementation habituelle

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées