



Juin 2006

# L'escargot qui flotte

Vous trouverez, joint à cet escargot, le texte définitif de la charte, adopté en Conseil d'Administration le 23 février 2006 et pour lequel nous n'avons eu qu'un seul retour négatif. Nous considérons donc que cette charte de l'habitat fluvial est acceptée par l'ensemble des adhérents de l'ADHF-F et la transmettrons dans les semaines qui viennent à tous les organismes et personnes concernés par l'habitat fluvial (mairies, subdivisions, gestionnaires du fleuve (VNF, PAP, CNR), associations, ...).

## Dans ce numéro :

La charte	p 1
Le débat à l'assemblée	p 1
La commission taxes	p 2
L'étude « eaux usées »	P2
Le règlement bateaux	p 3
La 4 <sup>ème</sup> JHF	p 4
Un nouveau bureau	P 4
L'analyse de la loi	P 5

**Dans la nuit du 30 mai, l'Assemblée Nationale a voté, dans le cadre de la loi sur l'eau, de nouveaux articles concernant les bateaux logements.**

(<http://www.assemblee-nationale.fr/12/ta/ta0579.asp>)  
*Article 27 nonies (nouveau) - Article 27 decies (nouveau) - Article 27 undecies (nouveau) - Article 27 duodecies (nouveau)* Les amendements à propos de ces articles avaient été discutés dans la nuit du 17 au 18 mai à l'Assemblée Nationale.

Ils seront présentés au sénat dans un délai que nous ignorons.

La teneur des propos tenus par certains députés lors de la séance était des plus choquante, ceux-ci n'hésitant pas à parler de « pollution esthétique » et de « nuisances » de tous ordres ».

Les textes adoptés sont loin de nous rassurer.

Le bureau de l'ADHF-F a décidé au cours de sa réunion du 23 mai de rédiger un communiqué de presse relevant ces différents points afin de les mettre en perspective avec la réalité du stationnement des bateaux aujourd'hui. Ce communiqué sera transmis à toutes les rédactions soit par voie de conférence de presse soit par courrier le plus rapidement possible. Voir document complet en page 5 et 6.

Un courrier est envoyé à tous les sénateurs ce 13 juin reprenant le texte de loi et les éléments inquiétants pour l'avenir.

Une prise de contact directe avec quelques sénateurs est en cours pour obtenir des rendez-vous et leur expliquer de vive voix nos inquiétudes.

**Siège social : ADHF-F – Port des Champs Elysées – 75008 – Paris**

[assoahdhf@yahoo.fr](mailto:assoahdhf@yahoo.fr)

## Commission de travail sur les taxes locales

Comme nous vous l'annoncions dans l'Escargot qui flotte de Novembre 2005, la commission "taxes locales" a été constituée lors du dernier CA.

Elle devrait rendre compte de son travail lors de la 4<sup>ème</sup> journée de l'habitat fluvial.

Ce sujet des taxes locales fait débat, voire oppose parfois les adhérents depuis longtemps. Pourquoi cette commission ? On peut évoquer des raisons de principe et des raisons plus « stratégiques ».

Les principes sont, en partie, exposés dans la charte :

- « Devoirs » envers les collectivités locales : « En tant que riverain d'une commune, les propriétaires des bateaux utilisent les infrastructures ... La participation financière à ces services doit faire l'objet d'une réflexion constructive avec les collectivités locales dans la limite du droit et d'une égalité de traitement avec les autres habitants de la commune. »

- Recherche d'une équité entre bateaux mobiles et non mobiles : les bateaux non navigants sont assujettis au foncier et à la taxe d'habitation (et ne coûtent a priori pas plus cher à la commune).

- Recherche d'une égalité de traitement d'un lieu à l'autre en ce qui concerne les justificatifs demandés (permis de navigation, simple vignette, expertise du moteur...etc).

Des raisons plus « stratégiques » nous ont contraints à envisager cette question de plus près :

- Créations d'emplacements : des places ont pu être créées en banlieue parisienne avec l'appui des maires parce qu'on a accepté de s'acquitter de la taxe d'habitation.

Actuellement ; on voit bien quelle importance prennent les élus locaux dans la gestion des berges et on sait aussi que beaucoup sont réticents à accepter des administrés qui ne paient rien à la commune.

- La situation actuelle risque de se compliquer :

Les bateaux non motorisés sont assujettis à la taxe foncière et à la taxe d'habitation. Ceux qui sont mobiles peuvent échapper aux deux taxes même si certains ont accepté de payer la taxe d'habitation (en général au taux le plus bas, catégorie 6 des maisons individuelles).

En effet, le code des impôts prévoit que les « bateaux utilisés en un point fixe et aménagés pour l'habitation, le commerce ...sont imposables à la taxe foncière ».

La directive CD 6 C1113 indique qu'en « revanche, un bateau enregistré sur les registres de l'inscription maritime et affecté à l'habitation permanente de son propriétaire, ne saurait être imposée à la taxe foncière, dès lors que, étant

en état de naviguer il ne serait pas utilisé en un point fixe, critère essentiel d'imposition... »

Jusqu'à présent, les bateaux mobiles ayant leur permis de navigation (certificat bateau motorisé) ont pu être exemptés du foncier en s'appuyant sur cette directive.

Il n'est pas évident que cela puisse perdurer :

- Dans la documentation fournie par le service juridique de la sous direction du contentieux administratif, on peut lire : « l'obtention du permis de navigation n'exclut pas l'utilisation en un point fixe, l'appréciation de l'assujettissement à la taxe foncière pour les bateaux doit être effectuée en fonction d'un faisceau d'indices tel que déplacements limités ... durée de l'amarrage ... déclaration à l'impôt sur le revenu à la même adresse... »

- Ces arguments ont été utilisés dans certaines procédures.

- Par ailleurs, une directive interne peut être changée. Les caravanes viennent d'être taxées, ... à quand notre tour ?

- De même que nous avons pris la décision de prendre en compte nous même le problème du rejet des eaux usées avant qu'on nous impose des solutions (et il semble que nous ayons eu raison de le faire), n'est-il pas temps, aujourd'hui, de se préoccuper de « notre participation financière en contre partie des services des communautés locales » sans attendre qu'on nous impose l'inacceptable ?

Quelle est la tâche de la commission « taxes locales » ?

- faire le point des différentes situations
- faire le point sur les textes et les différentes jurisprudences
- voir ce qu'on est prêt à accepter et ce qu'on refuse
- voir si l'ADHF-F a une position à prendre et si oui laquelle
- si elle peut faire des propositions, auprès de qui...

Nous savons que les situations sont très différentes d'un bateau à l'autre.

Il nous a paru intéressant de les recenser et d'avoir une première idée des avis des adhérents sur cette question.

Nous avons élaboré un questionnaire que certains, parmi vous, ont déjà reçu par courriel et nous ont retourné.

Nous comprendrons que certains ne souhaitent pas le remplir.

Toutefois, nous vous assurons que les informations que vous nous communiquerez par ce biais seront utilisées uniquement dans le cadre de la commission.

Nous demandons à ceux qui veulent participer à notre travail de nous le renvoyer rapidement à :

ADHF-F – Port des Champs Elysées – 75008 Paris

ou mieux : envoyez un mail à [corjano@wanadoo.fr](mailto:corjano@wanadoo.fr), avec objet : adhf-f questionnaire, on vous enverra le document.

## Etude rejets d'eaux usées

Comme nous vous l'avions annoncé dernièrement, les travaux concernant l'étude des rejets d'eaux usées issues des bateaux a débuté depuis le mois d'avril pour une durée de 6 mois. Ce travail soutenu financièrement par le Conseil Général des Hauts de Seine et l'Agence de l'Eau Seine Normandie a

été confié à Sépia Conseil, bureau d'étude spécialisé dans le domaine de l'environnement.

Cette étude à vocation nationale a pour objectif :

- d'estimer des flux de pollution rejetés par les bateaux-logements en

comparaison avec ceux véhiculés par la Seine lors des événements de pluie ;

- d'étudier les différentes filières de traitement ainsi que les performances techniques des dispositifs d'assainissement ;

- de dresser un bilan de l'état des réglementations française et

européenne et d'envisager les perspectives d'évolution en matière de traitement des eaux usées issues des habitations fluviales,

- de proposer des solutions pour réduire la pollution rejetée en Seine par les bateaux-logements adaptées aux différentes configurations et types de bateaux.

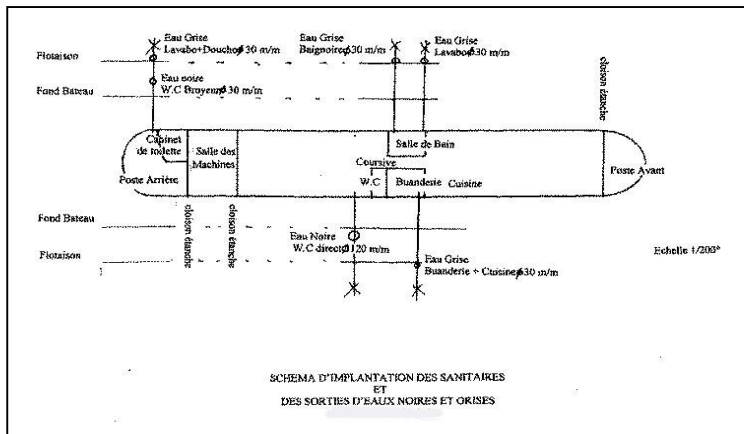
Chacune de ses étapes sera validée par un comité de pilotage constitué de représentants de l'administration et de membres du bureau de l'ADHF-F.

### Dans le cadre de l'étude sur le rejet des eaux usées :

Enquête sur la diversité des implantations des sorties d'eaux grises et noires (diamètre, position par rapport à la flottaison) ainsi que des situations des installations sanitaires.

Préciser comme sur l'exemple joint :

- La place des cloisons étanches
- L'implantation des sanitaires et cuisine
- La place des sorties dans la coque, leurs diamètres, la position par rapport à la flottaison
- Distinguer eaux noires et eaux grises
- Indiquer la nature du mode de rejet
  - Rejets directs
  - Broyeur
  - Cuve de rétention
  - Rétention + broyage
  - Rétention + relevage
  - Fosse septique
  - Autre type de traitement des rejets



- Ne pas hésiter à fournir toutes les informations pouvant être utiles à cette enquête

Faire parvenir ces renseignements le plus rapidement possible par courrier :

(ADHF-F – Port des Champs Elysées – 75008 Paris) ou par courriel (corjano@wanadoo.fr)

## Nouveau Règlement Bateaux Logements

Des modifications législatives importantes sont en cours concernant notre statut dans le cadre de l'harmonisation européenne.

En 1995 la commission de surveillance de Paris a souhaitée appuyer la délivrance des certificats de bateaux logements (permis de navigation à l'époque) sur un texte négocié avec les associations communément appelé « Règlement Bateaux Logements », qui découlait directement du décret de 1988 annexe II concernant les bateaux de commerce, mais qui n'avait pas d'existence officielle et juridique.

La catégorie bateaux logements ne figurait d'ailleurs dans aucun texte officiel.

L'année dernière, par un arrêté du 7 mars 2005, le Ministère de l'équipement et des transports (qui est aussi celui du tourisme et de la mer) décide de séparer clairement les bateaux de commerce et les bateaux de plaisance, ces derniers étant divisés à nouveau, en moins de 24m ou plus de 24m.

La conséquence pour nous, est que nous entrons désormais dans la catégorie « bateau de plaisance à usage privé de plus de 24m », habité ou non, et que l'ancien règlement bateau logement, utilisé de 1995 à ce jour, qui s'appuyait

sur un décret destiné aux « commerces », devient alors caduque. La non distinction entre mer et rivière revient aussi à nous appliquer la même réglementation qu'à des bateaux de mer de plus de 24m (Division 222), beaucoup trop contraignante pour nous.

Le Ministère conscient (avec un bon coup de pouce de notre part) de cette disproportion a confié au Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautique (CSNPSN) le soin d'organiser un groupe de travail pour définir un référentiel technique adapté pour la navigation intérieure, aux « bateaux de plaisance à usage privé de plus de 24m ».

Celui-ci est composé d'experts fluviaux, de chantiers navals, de membres du Ministère (Direction des affaires maritimes), de VNF, de l'ANPEI, du bureau Veritas, et de 3 membres du bureau de l'ADHF-F. Il est dirigé par Jean Pierre Saunier secrétaire général du CSNPSN.

Le nouveau texte qui sortira de ce groupe de travail sera soumis au Ministre et fera l'objet d'un décret. Il deviendrait donc, s'il est accepté, texte de référence applicable sur l'ensemble du territoire.

Cette officialité est très importante pour nous, car jusqu'à présent le précédent règlement, qui n'était pas avalisé par le Ministère, était souvent contesté sur le fond par les différentes commissions de surveillance qui étaient, et sont encore pour le moment, souveraines en matière de sécurité.

Il ne faut toutefois pas s'attendre à des bouleversements importants, car c'est l'ancien règlement, qui sert de trame à l'élaboration du nouveau, par contre, nous demandons que certains points qui n'étaient pas clairs précédemment et qui pouvaient prêter à interprétation, soient mieux précisés, comme :

La pérennité du certificat de bateau s'il n'y a pas de changements d'énonciation

La suppression de l'obligation de vérification gaz tous les 3 ans

La suppression d'une contre visite d'expert pour vérifier les travaux du chantier qui devient responsable de la bonne exécution des prescriptions.

Mais, nous aurons du mal à nous opposer à un contrôle plus stricte des installations électriques et des protections incendie, ou à l'interdiction d'essence dans la salle des machines

# Festival de Jazz de Samoïs sur Seine du 22 au 25 juin 2006

## Programme joint

### 4ème Journée de l'Habitat Fluvial

#### Sur le port de Grenelle

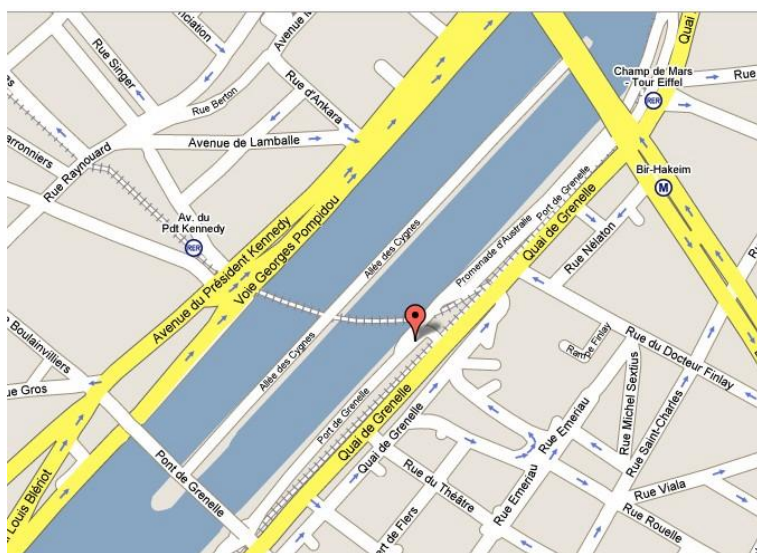
Cette année sera celle du changement de lieu car nous quittons la rive droite et le quartier de la gare de Lyon pour la rive gauche et la Tour Eiffel. En complet accord avec Voies Navigables de France et le Port Autonome de Paris, nous installerons les stands sur le quai de Grenelle entre le pont de Bir Hakeim et le viaduc du RER C, face à l'île aux Cygnes.

Comme les années précédentes, vous pourrez contribuer à la réussite de cette journée en vidant vos tabernacles pour le plaisir de chacun toujours en quête de nouvelles acquisitions.

Les « produits » devront être en rapport direct avec la voie d'eau et l'esprit qui anime l'habitat fluvial. Un rendez-vous à faire connaître autour de vous.

#### Pratique :

Les bateaux seront accueillis gratuitement à partir de 12 heures le 29 septembre 2006 au :



Port de Grenelle,  
en face de l'île aux Cygnes  
Entre le pont de Bir Hakeim  
et le viaduc du RER C,  
Rive gauche

Métro : Bir Hakeim  
RER C : Champs de Mars

Entrée par la rampe du Port  
Autonome de Paris

La manifestation étant installée sur la promenade d'Australie, le parking est possible dans la mesure des places disponibles

**Le conseil d'administration du 23 février 2006 a élu un nouveau bureau composé comme suit :**

Christian Duguet	Président	christian.duguet@club-internet.fr
Alain Carlier	Vice président	agcarlier@wanadoo.fr
Guillaume Gorges	Vice président	gorges.guillaume@gmail.com
Danielle Payen	Secrétaire	corjano@wanadoo.fr
Antoine Calix	Secrétaire adjoint	antoine.calix@club-internet.fr
Damien Bressy	Trésorier	damien.bressy@wanadoo.fr
Gaston Charton	Membre	gaston.charton@wanadoo.fr
Olivier Guille	Membre	refrain@wanadoo.fr
Dominique Lot	Membre	

Une nouvelle adresse a également été décidée :  
ADHF-F- Port des Champs Elysées – 75008 Paris

Notre mail reste : [assoahdhf@yahoo.fr](mailto:assoahdhf@yahoo.fr)

## Loi sur l'eau : notre analyse de la situation

Différents amendements de la loi sur l'eau ont été votés à l'assemblée le 30 mai 2006.

Ils seront présentés au sénat dans un délai que nous ignorons.

La teneur des propos tenus par certains députés lors de la séance était des plus choquante, ceux-ci n'hésitant pas à parler de « pollution esthétique » et de « nuisances » de tous ordres. Les textes adoptés sont loin de nous rassurer.

Ces amendements ont pour objectif de régler une situation présentée comme préoccupante, où 50% des bateaux seraient en situation irrégulière.

Or ce chiffre, annoncé par l'administration, doit être analysé plus finement pour voir la réalité qu'il recouvre.

Un bateau qui perd sa COT (Convention d'Occupation Temporaire), se trouve de fait en situation irrégulière, mais il peut y avoir quantité de raisons qui peuvent lui faire perdre cette COT, sans le mettre en position d'infraction au stationnement.

Ces raisons peuvent être :

Des problèmes administratifs dont la responsabilité ne revient pas obligatoirement au propriétaire du bateau, et qui retarde régulièrement l'établissement des COT

La vente d'un bateau qui fait tomber d'office la COT, et dont le nouveau propriétaire, pour obtenir le renouvellement, doit demander une nouvelle expertise du bateau, ce qui peut prendre plusieurs mois.

Des modifications importantes sur le bateau (moteurs, structures, ouvertures, etc...) qui oblige également à une nouvelle visite de conformité.

Des bateaux situés sur des zones dites autorisables qui ne sont pas encore finalisées.

Des retards de paiements

Etc....

Si l'on exclut ces cas, les réelles infractions au stationnement ne dépassent certainement pas 10% du parc.

A aucun moment, l'ADHF n'a défendu les bateaux dont le stationnement irrégulier est avéré, mais le manque de précisions de ces amendements sur la réalité de l'infraction, nous fait craindre la remise en cause, au cas par cas, des zones bateaux logements existantes à ce jour, et qui pour la plupart sont parfaitement intégrées dans leur environnement.

### **Nos objections :**

#### Article L 1127-3:

*« L'abandon résulte d'une part du défaut d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial, et d'autre part de l'absence prolongée d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre.*

*« La déchéance des droits du propriétaire sur le bateau, navire, ou engin flottant abandonné peut être prononcée par décision de l'autorité administrative compétente, après mise en demeure du propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son bateau, navire, ou engin flottant.*

*« En cas de déchéance de ces droits, le bateau, navire, ou engin flottant abandonné peut être vendu au profit du propriétaire du domaine public fluvial concerné à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires.*

Nous sommes évidemment d'accord sur le fait que tout bateau ou engin flottant abandonné sur le domaine public fluvial puisse être retiré.

Nous nous posons cependant la question des délais et des précautions qui devraient être prises au cas où le propriétaire n'ait pas pu se manifester dans les temps (voyage à l'étranger, hospitalisation, accident...)

Par ailleurs un propriétaire de bateau peut se retrouver en défaut d'autorisation pour les raisons citées plus haut.

Article L 2124-8:

*« Les autorisations d'occupation du domaine public fluvial par un bateau, un navire ou un engin flottant supérieures à un mois ne peuvent être délivrées par le propriétaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouve ce domaine, ou dont le territoire lui est attenant. »*

Il est tout à fait normal que le maire d'une commune donne son accord pour l'installation d'une zone de stationnement pour bateaux logements. C'est d'ailleurs le cas actuellement: bien que son avis ne soit que consultatif, une zone de stationnement prolongé ne lui est jamais imposée. Que cette pratique soit officialisée, nous en sommes d'accord.

Il n'est par contre pas imaginable que chaque Convention d'Occupation Temporaire soit ratifiée par le Maire.

Sur quels critères admettra-t-il un propriétaire de bateau plutôt qu'un autre?

Le maire d'une commune attribue-t-il lui même les logements d'un immeuble HLM qu'il a accepté sur sa commune?

Admettre un tel principe risque de placer tout propriétaire de bateau dans une situation plus précaire encore, à la merci de tout changement d'élu et de laisser la porte ouverte à tous les passe-droits et autres injustices.

Article L 2125-8:

*- Sans préjudice de la répression au titre des contraventions de grande voirie, le stationnement sans autorisation d'un bateau, navire, ou engin flottant sur le domaine public fluvial donne lieu au paiement d'une indemnité d'occupation égale à la redevance qui aurait été due dans le cas d'un stationnement régulier, sans application d'éventuels abattements.*

*« Cette indemnité est majorée :*

*« - de 50 % pour une période de stationnement inférieure à un mois ;*

*« - de 150 % pour une période de stationnement comprise entre un et trois mois ;*

*« - de 400 % pour une période de stationnement supérieure à trois mois. »*

Que le gestionnaire cherche à obliger un propriétaire de bateau à quitter un lieu où il ne peut stationner ne nous choque pas, et la majoration de la redevance est peut-être une solution.

Mais cette mesure s'ajoute à la "répression au titre des contraventions de grande voirie", alors qu'elle devrait s'y substituer.

Actuellement le propriétaire du bateau en infraction se voit condamné à payer une astreinte de 150€ par jour et à retirer son bateau du domaine public, ce qui est déjà bien supérieur aux peines demandées de le présent texte.

Nous avons, à maintes reprises attiré l'attention des gestionnaires sur les effets pervers de ce type de procédures:

Non seulement, il ne peut pas s'acquitter des sommes exorbitantes qui lui sont réclamées, mais il ne peut plus se mettre en situation régulière en quittant l'emplacement qu'il occupe.

Sous la pression des associations et pour éviter un drame humain, le gestionnaire se voit souvent obligé de mettre tout en oeuvre pour annuler la procédure.