



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

Novembre 2008

L'escargot qui flotte

Edit'eau

Malgré la très belle réussite de notre 5^{ème} journée de l'habitat fluvial, nous ne sommes pas prêts de nous reposer. Beaucoup de problèmes sont encore devant nous, mais ce qui nous préoccupe particulièrement désormais, ce sont les conséquences de la loi sur l'eau et de l'accord tardif voire négatif de quelques maires.

Certains propriétaires de bateaux se trouvent actuellement dans une situation surréaliste. Totalement en règle et sans aucun contentieux, ils se retrouvent en position d'accusés devant la loi et condamnés à verser une redevance allant de 2 à 3 fois le montant normal.

Dans cette situation personne n'est responsable, ni les députés qui ont voté une loi en leur âme et conscience, ni VNF qui applique la loi, ni le maire qui n'est pas dans l'obligation de répondre, encore moins le propriétaire du bateau, et c'est pourtant lui qui est pénalisé.

Situation inextricable d'autant que VNF a décidé, semble-t-il au plus haut niveau, d'être intransigeant sur l'application de cette loi. Pour ce qui nous concerne, nous emploierons tous les moyens à notre disposition pour faire cesser cette aberration.

Par contre il faut faire très attention à ne pas confondre les situations. Autant pour les bateaux en règle nous espérons obtenir une sortie satisfaisante, autant pour les bateaux qui ne le sont pas, il doit être clair pour tout le monde que c'est désormais la loi qui fait

obligation au gestionnaire de doubler et de verbaliser les bateaux sans COT. Chacun d'entre nous doit donc analyser sa situation personnelle, et nous vous engageons à ce sujet à lire l'article sur les conditions d'attribution des COT et sur les délais accordés. N'hésitez pas à vous rapprocher de votre association ou de l'ADHF-F qui sont là pour vous aider et pour vous conseiller.

Dans ce numéro :

Edit'eau	p1
Attribution des COT	p2
La 5 ^{ème} JHF, un vrai succès	p2
La conférence sur la nouvelle réglementation	p3
La table ronde avec les marinières	p5
Le drame du Bras de la Monnaie	p7
Les exposants du vide tabernacle	p8
Rappel de cotisations	p8

Mi-novembre 2008

Conseil d'Administration de l'ADHF-F

- Le vide tabernacle, coût, périodicité...
- Le doublement des redevances
- Le nouveau règlement bateau
- Questions diverses

Contactez votre responsable de zone ou le représentant de votre quai.

Chaque association est représentée au CA par un membre de la zone.

Il détient autant de voix que de bateaux à jour de leur cotisation.

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

ATTRIBUTION DES COT SUITE A LA LOI SUR L'EAU DU 31/12/2006

Rappel des Modifications apportées au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques

Art L. 2124-13 Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones. En dehors des zones ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée.

Art L. 2125-8 sans préjudice de la répression au titre des contraventions de grande voiries, le stationnement sans autorisation d'un bateau, navire, engin flottant ou un établissement flottant sur le domaine public fluvial, donne lieu au paiement d'une indemnité d'occupation égale à la redevance, majorée de 100% qui aurait été due pour un stationnement régulier à l'emplacement considéré ou à un emplacement similaire, sans application d'éventuels abattements.

Zones reconduites après accord du maire

1/ Emplacement obtenu par la liste d'attente

L'attribution ne peut être faite qu'avec un dossier complet dans l'ordre de la liste d'attente.

Dans ce cas le service de gestion de la liste d'attente le notifie à la subdivision.

La subdivision a 15 jours pour établir et adresser la COT au pétitionnaire.

Un délai supplémentaire de 15 jours est réservé pour la signature et la notification au pétitionnaire

2/ Vente d'un bateau titulaire d'une COT

Le nouveau propriétaire a 3 mois pour demander le renouvellement de l'autorisation, et pour fournir à la subdivision le dossier complet.

Il doit joindre à ce dossier le récépissé de l'enregistrement de la mutation de propriété faite au greffe du tribunal de commerce territorialement compétent.

A compter de la réception du dossier, la subdivision a 15 jours pour établir et adresser la COT au pétitionnaire

La prise d'effet de la COT sera celle de la date d'inscription au greffe

Un délai supplémentaire de 15 jours est réservé pour la signature et la notification au pétitionnaire.

Le bateau cédé ne peut-être remplacé par un autre, sauf accord du gestionnaire au cas par cas.

3/ Bateau dont la COT est arrivée à échéance ou vendu avec une COT valide après le 31/12/2006

Si le bateau est en règle la COT est reconduite.

Si le dossier est incomplet, la COT peut-être reconduite sous réserve :

- de la fourniture du dossier complet hors titre de navigation dans un délai de 3 mois.
- de la fourniture du titre de navigation et de l'expertise de coque dans un délai d'un an.

Zones nouvellement autorisées par accord du maire

Pour les zones où il n'y avait pas de bateaux, les COT seront accordées dans l'ordre des places attribuées selon les règles de la liste d'attente.

Pour les zones où il y avait déjà des bateaux dont le maire demande le maintien sur place (ce que la loi ne l'autorise normalement pas à faire), le gestionnaire peut déroger dans la mesure du linéaire en utilisant la règle du 1 pour 2, c'est à dire que si un maire souhaite imposer nominativement certains bateaux, il doit, en contrepartie, autoriser le même nombre de places pour la liste d'attente. Toutefois, cette règle n'a pas un caractère permanent.

Dans ces cas, les COT seront attribuées dans les mêmes conditions qu'au paragraphe précédent.

La 5^{ème} JHF (Journée de l'Habitat Fluvial) : Un vrai succès.

L'équipe d'organisation a eu bien des raisons de s'inquiéter :
- une date, imposée par le planning du Port, très proche de la rentrée et laissant peu de temps pour préparer cet événement après les vacances,

- des exposants professionnels qui ne répondent pas ou se désistent au dernier moment,
- des adhérents participant au vide tabernacle qui ne se manifestent que tardivement,
- et les tracasseries administratives habituelles...

Mais, le succès qu'a connu notre événement nous a tous réconfortés :

- les stands du « Vide Tabernacle » ont bien fonctionné, générant une sympathique animation et beaucoup de vente de produits « bateau » d'excellente qualité. Le stand collectif de l'ADHF-F a été très apprécié.
- les visiteurs sont venus en nombre et beaucoup ont participé aux conférences débats.
- les exposants professionnels, bien que moins nombreux que les années précédentes, sont eux aussi satisfaits.

Les ingrédients du succès :

-le quai, face aux jardins André Citroën, d'espace agréable et facile d'accès.

-un soleil généreux.

-une ambiance très « fête au village », autour d'un « Vide Tabernacle » de qualité.

Et pour clôturer cette belle journée, un repas partagé dans la joie et l'amitié.

A quand la prochaine JHF ?

C'est une question que nous nous posons. Il faut savoir que la préparation de cet événement a un coût financier et demande beaucoup d'énergie. Alors faut-il le reproduire tous les ans, ou tous les 2 ans ? Cette question sera débattue au prochain CA de l'ADHF-F.

Conférence : La nouvelle réglementation des bateaux.

Comme nous vous l'avions indiqué dans le précédent « Escargot qui flotte », une harmonisation européenne concernant la délivrance des titres de navigation est en cours. Le cadre de cette réforme a déjà été mis en place depuis le 1er janvier 2008 par le décret 1168 du 2 août 2007, et par l'arrêté ministériel du 21 décembre 2007.

A la fin de cette année un arrêté définissant les nouvelles prescriptions techniques sera publié. Ces nouvelles prescriptions seront dans leur majorité, plus contraignantes. Cependant des mesures dérogatoires existent pour les bateaux déjà en service.

La définition de ces mesures va être l'objet de nouvelles discussions dans les prochains mois au sein du groupe de travail constitué par le CSNPSN (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques). Nous allons participer à ces discussions et nous pensons que cela permettra de prendre en compte les particularités de nos bateaux, et de trouver des solutions acceptables par tous.

La conférence a lieu dans la salle du bateau « Story Boat », avec de nombreux participants, et en présence de :

Christian Duguet, président de l'ADHF-F

Guillaume Gorges, vice président

M Hauret, de la mission de plaisance, direction des affaires maritimes au ministère des transports. M Hauret est responsable de la transposition en droit français de la directive Européenne.

Bref historique, par Christian Duguet :

En 1995, le Règlement « Bateaux Logements » a été rédigé par la commission de surveillance de Paris. C'est sur ce texte que

s'appuient la plupart des commissions de surveillance pour délivrer les certificats de bateaux (motorisés et non motorisés), mais il n'a jamais été officialisé.

En 2006, à la demande du ministre, un premier groupe de travail s'est réuni au Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques afin d'élaborer un référentiel technique.

Entretemps, la directive européenne a été publiée. Un autre groupe de travail, composé d'experts, de représentants d'associations et de représentants du ministère, s'est à nouveau réuni.

Il a eu pour mission de transposer en droit français la réglementation Européenne, avant la fin 2008.

Celle-ci, qui est issue de la réglementation de la navigation sur le Rhin, est assez contraignante. Le groupe a travaillé sur sa transposition, sachant qu'il était difficile de la modifier comme de proposer les assouplissements rendant plus facile l'application aux bateaux logements.

Exposé de Monsieur Hauret :

La directive Européenne 200/87/CE donne un cadre général pour la délivrance des droits de navigation et l'établissement des prescriptions techniques concernant les bateaux de navigation intérieure (bateaux

professionnels ou bateaux de plaisance).

Une nouvelle Organisation :

Depuis le 1 janvier 2008, 6 services instructeurs (Paris, Lille Lyon, Strasbourg, Toulouse et Nantes) remplacent les 10 commissions de surveillance.

Le certificat communautaire : Il sera obligatoire pour les bateaux de plus de 20m et remplacera le certificat de bateau. Il sera attribué par le service instructeur suite à la visite de la commission. Cette commission de visite instruit le dossier administratif, et doit normalement se déplacer sur le bateau. Le propriétaire peut se faire accompagner d'un expert pour cette visite.

Le certificat est renouvelable tous les 10 ans. Le dossier doit être ré instruit à la date anniversaire. La mise à sec est également obligatoire tous les 10 ans.

Typologie des bateaux concernés : Bateaux à usage privé.

2 catégories sont prévues par la directive :

-Bateaux de plaisance destinés à la navigation intérieure.

-Établissements flottants qui ne sont pas destinés à naviguer (ponton)

Notons qu'un bateau qui n'est pas motorisé, mais qui l'a été, n'est pas un établissement flottant mais un bateau de plaisance au regard de la loi même s'il ne navigue plus.

Les bateaux ou établissements flottants visés sont ceux d'une longueur supérieure à 20 m ou d'un déplacement d'eau de plus de 100m³.

Les bateaux entre 20 et 24 mètres, sont soumis à la même réglementation. C'est le règlement du Rhin qui a imposé cette nouvelle limite de taille.

Dispositions Techniques.

Le groupe de travail chargé de la rédaction du référentiel technique a sorti de la directive tout ce qui était applicable aux bateaux de plaisance.

Les règles issues de la réglementation du Rhin sont contraignantes, mais il existe des dispositions transitoires pour les bateaux existants, appelées prescriptions NRT :

-Un bateau jugé conforme avant la directive européenne peut avoir son certificat communautaire s'il n'y a pas de modification apportée ou si les travaux éventuels sont réalisés à « l'identique ». En cas de modification importante, les nouvelles obligations s'imposeront.

Si le bateau n'est pas complètement conforme, une marge de manœuvre est laissée aux états membres avec la notion de « danger manifeste ».

Le travail consiste à interpréter chaque prescription en fonction de ce principe de non dangerosité.

Ainsi, concernant la rigidité de la coque et la stabilité, pour lesquels, il n'y a pas eu d'incidents répertoriés, la réglementation actuellement en vigueur reste acceptable.

Par contre, 90% des incidents répertoriés étant dus aux problèmes d'installation électrique ou de gaz (et de détection incendie). Il sera difficile d'échapper aux nouvelles prescriptions techniques à ce niveau.

Zones de Navigation :

Les prescriptions techniques sont différentes selon les zones dans lesquelles naviguent ou stationnent les bateaux:

Zone 1 : n'existe pas en France

Zone 2 : généralement les zones fluviomaritime

Zone 3 : grands axes fluviaux définis comme tels dans chaque pays.

Zone 4 : tout le reste.

Zone R : le Rhin.

Actuellement il n'existe en France que la zone 2 et la zone 4 et la zone R, mais il n'est pas impossible que des grands axes comme la Seine Aval, l'Oise ou d'autres deviennent un jour zones 3.

Débat, Questions..Réponses. :

Beaucoup de questions, en trop peu de temps.

Il nous semble plus facile de les regrouper par thème.

Le remplacement à l'identique ?

-Concernant la coque : si on soude des tôles sur une coque rivetée ?
Ou si on pose des doublantes ?.....

Il ne s'agit pas de remplacer un matériau par un autre. C'est la technique qui a évolué. On peut donc considérer qu'il s'agit d'un remplacement à l'identique.

- Concernant les doublantes qui ne sont pas autorisées par la directive... Si l'expert peut prouver la solidité de la coque doublée, le service instructeur n'a pas à imposer une autre technique.

-En cas de changement de système de chauffage...

Cela ne remet pas en cause le certificat. C'est un changement par un système de conception équivalente...Et il n'y a pas de mise en danger.

La notion de solidité structurelle définie par le calcul... Elle ne concerne que les bateaux construits après 2009.

La manoeuvrabilité ?

Qui la vérifiera et comment ?...

Dans le texte les vérifications concernent les bateaux neufs. Pour les anciens, un contrôle systématique serait quasiment impossible, et il faudrait en mesurer les risques. Il est probable qu'une circulaire d'application sortira à ce sujet pour faire l'objet d'une adaptation réaliste des textes.

Le renouvellement du certificat ?

Les certificats communautaires, contrairement aux certificats de bateaux ne seront plus permanents, mais à renouveler tous les 10 ans.

Actuellement, jusqu'à la fin 2008, en attendant les nouveaux textes, que doivent faire ceux qui arrivent à échéance des 10 ans, et qui doivent mettre leur bateau à sec ?

Ils doivent :

- contacter le service instructeur (ex commission de surveillance) 3 mois avant la mise sur cale et demander un dossier en précisant le titre du certificat envisagé (certificat communautaire ou certificat pour établissement flottant)

- faire sortir leur bateau et prendre contact avec un expert « déclaré »
- puis envoyer son rapport au service instructeur.

Tous les certificats de bateaux seront progressivement remplacés par les certificats communautaires au moment de la montée sur cale, 10 ans après la dernière visite.

Quel est le coût du certificat communautaire ?

Certains pays européens font payer la délivrance du titre. Ce n'est pas prévu actuellement en France. Reste le coût de l'expertise.

Les experts ?

Ils étaient agréés par le ministère, ils ne le sont plus depuis le 1 janvier 2008.

M Hauret nous informe qu'ils doivent être maintenant, « déclarés », c'est-à-dire qu'ils doivent avoir déposé un dossier (mais certains dossiers peuvent être refusés...).

Restent beaucoup d'interrogations sur ce sujet. La profession d'expert est-elle validée par un diplôme légal ? (Non, répond Mr Hauret) Comment juge-t-on qu'on a affaire à un bon expert ? Quels tarifs peuvent-ils pratiquer ? Peut-on prendre un expert dans un autre pays de la communauté Européenne étant donné qu'il n'y a pas d'obstacle à la concurrence ?.....

En cas de conflit ?

Les interprétations peuvent être différentes entre les services instructeurs, les experts ou les propriétaires. Dans ce cas, l'administration tranchera en nommant une commission d'arbitrage...

Comment avoir des renseignements précis ?

Tout cela est encore en discussion à l'heure actuelle et va évoluer. Pour suivre l'avancée des travaux, voir sur le site : mer.gouv.fr

Conclusion

Beaucoup de questions en suspens, par manque de temps et aussi parce que le groupe de travail n'a pas encore travaillé sur la notion de danger manifeste et sur la circulaire d'application de l'arrêté définitif. Une inquiétude persiste quant au flou dans l'interprétation, laissé aux experts et aux services instructeurs, qui risque de provoquer des situations conflictuelles dans certains cas, et donc des retards dans l'attribution des certificats et donc dans les renouvellements de COT...

et donc des pénalités.....

USAGES DU FLEUVE, RAPPORT ENTRE MARINIERS ET BATEAUX LOGEMENTS Table Ronde en clôture de la 5^{ème} JHF

En fin d'après-midi, le samedi 18 septembre, sous le barnum du vide tabernacle, était organisée une table ronde réunissant des mariniers de la CNBA (Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale), le Président de l'ADHF-F et des membres de l'association :

- Stéphane, batelier, Bateau Kosma
- José Laval, batelier, Bateau Songe
- M. Lionel Bridiers, Second Vice Président de la CNBA, batelier

- Christian Duguet, Président de l'ADHF-F, Bateau l'Emile
- René-Paul Payen, membre ADHF-F, Bateau Corjano
- Raymond Desparmet, membre ADHF-F, Bateau Intermezzo
- Marie Claude Lemoine, membre ADHF-F, Bateau Janaima

Un public nombreux et passionné a largement contribué à animer le débat.

Des marinières différents :

- L'histoire de Stéphane est très atypique dans le monde de la batellerie. Ni lui ni sa femme ne sont issus de familles de marinières. Leur expérience est celle d'une reconversion professionnelle dont la motivation était la recherche d'un métier mettant en avant l'indépendance et la prise de responsabilités personnelles tant sur le plan économique que dans l'engagement physique de sa pratique.

Il navigue essentiellement dans le Nord de la France, ne regrette pas ses choix et croit fortement à l'intérêt du gabarit Freycinet.

- José Laval, lui est fils, petit fils de marinier et sa femme également. Avec son épouse il naviguait depuis 1992 sur un Freycinet, le Rêve. Mais ils viennent d'investir dans un 65 m, le Songe. Son évolution est assez significative de la mutation des gabarits, en particulier sur la Seine. Il navigue essentiellement en Amont de Paris, en transportant du sable entre les carrières de l'Yonne et les ports à agrégats de la région parisienne.

- M. Bridiers, est lui aussi issu d'une longue lignée de marinières. Il navigue sur un convoi, un pousseur de 38 m. et une barge de même taille. Il croit lui aussi à l'intérêt du gabarit Freycinet dont la taille correspond à ce qui fait l'essentiel du réseau navigable français. En effet sur 8500 km navigables, seuls 1500 km sont à grand gabarit.

Plus gros, plus rapide, plus de nuisances :

Après la présentation de nos invités, les questions du public sont lancées. Ce qui fait vite débat est le problème, en particulier sur la Seine, de l'augmentation du gabarit des bateaux, de leur vitesse, et des nuisances que cela entraîne pour les bateaux amarrés (vagues importantes, voir bris d'équaires et de passerelles).

Nos amis marinières expliquent fort bien les raisons hydrodynamiques qui provoquent les problèmes. Certes, s'il existe bien quelques bateliers amoureux de la manette des gaz, le prix du carburant fait que la majorité d'entre eux, par soucis de gestion, tourne à l'économie, donc sans jamais pousser son moteur. Ce n'est pas la vitesse qui provoque les importants mouvements d'eau, mais quatre autres facteurs :

-La carène des bateaux,

-Leur volume, générant des grands déplacements d'eau,

-Les hélices de grand diamètre, provoquant une forte aspiration d'eau,

-Et surtout le manque d'eau du chenal et en particulier sous les bateaux en stationnement (ceci étant provoqué par l'effondrement des berges naturelles).

Ce manque de fond génère, avec les hélices de grande dimension, des phénomènes de raz de marée.

Dans le public quelqu'un confirme qu'ayant stationné pendant des années sur le Rhône (Fleuve large et profond) et étant basé maintenant sur la Seine, il peut mesurer la différence.

En conclusion, nous n'échapperons pas à l'augmentation de la taille des bateaux, en particulier sur le réseau majeur (Seine, Oise,) et ceci sera renforcé par l'ouverture du canal à grand gabarit Seine Nord Europe.

Il est donc nécessaire pour les bateaux en stationnement de revoir leurs techniques d'amarrage (Ducs d'Albes dans l'idéal, sinon équaires métalliques et élingues en acier, bien tendues souligne José).

Plus gros, pourquoi ?

La question est posée de savoir s'il y a un intérêt, et lequel, pour les marinières, à investir dans des grosses unités.

Sur le réseau majeur et avec l'ouverture du canal Seine Nord Europe, la réponse est évidemment oui, si l'on ne veut pas voir naviguer exclusivement des bateaux allemands, hollandais ou belges. Par ailleurs le développement des plates formes multimodales et du transport par containers entraînent nécessairement une augmentation de la taille des bateaux.

Stéphane et M Bridiers pensent quand à eux, qu'il y a de toute façon une nécessité à maintenir une flotte de Freycinet pour permettre la liaison avec le réseau secondaire qui reste de loin le plus important. La Marne ou l'Yonne ne sont pas prêtes à passer au grand gabarit, et quand au réseau des canaux Freycinet, ils ont encore un rôle à jouer, en particulier dans l'Est de la France où le réseau est très dense.

Stéphane, quant à lui, mène une réflexion, et compte investir prochainement dans un mode de transport et de stockage vertical par palettes. C'est un format adapté aux cales des 38 m, un aménagement simple de rayonnage suffit à le mettre en place, et cela permet le transfert direct du cul du camion à la cale du Freycinet.

Le drame du Bras de la Monnaie

Dans le contexte de la vitesse des bateaux, et encore sous le choc de l'accident dramatique de Paris, qui a coûté la vie à deux passagers d'un petit bateau de plaisance, beaucoup de questions sont posées sur le comportement en navigation des «bateaux mouches» et des bateaux à passagers en général.

Après avoir fait toutes les réserves d'usage sur les circonstances exactes de l'accident, Stéphane fait part de ses souvenirs en tant que pilote de bateaux bus. Il rappelle l'ambiance détestable qui régnait parmi les

équipages de vedettes, ainsi que des conditions de travail ne favorisant pas la sécurité.

Dans le public, des plaisanciers se souviennent avoir été talonnés de près et beaucoup se demandent pourquoi avoir laissé se construire des bateaux aussi gros et pourquoi ne pas imposer des vitesses réduites (moins de 6 km/h comme en canal).

S'appuyant sur son expérience de la traversée de Paris, José fait remarquer que dans le cas d'un bateau avalant, parfois porté par une petite crue, la limitation de vitesse est impossible à respecter. Il n'en va pas de même, lorsqu'il s'agit d'un bateau montant, et en particulier dans le Bras de la Monnaie.

Un marinier à couple

Une question est posée à propos de la possibilité, pour un marinier, de s'amarrer à couple d'un bateau logement.

M Bridiers rappelle que bien que ce soit une obligation réglementaire, en particulier en cas de détresse d'un navire, il se souvient, personnellement, d'une avarie de

moteur pendant laquelle il s'est vu chassé d'un bateau logement qui ne voulait pas l'accueillir.

Tous les bateaux logements ne se comportent pas ainsi, et nos interlocuteurs marinières le savent, ils ont des amis parmi les habitants du fleuve, et il leurs arrive souvent de passer la soirée à couple. Mais toutefois ils rappellent que ce n'est pas dans leurs habitudes, par peur d'occulter les hublots, et surtout lorsqu'ils sont en charge, par crainte d'exercer de fortes tractions sur les amarrages.

Christian Duguet rappelle que cette possibilité d'amarrage occasionnelle à couple est mentionnée dans la Charte de l'Habitat Fluvial de l'ADHF-F. Il insiste sur le fait qu'accepter un marinier à couple, c'est un geste qui ne peut être qu'enrichissant, sur le plan des échanges socioculturels, mais aussi, pour les bateaux logements qui naviguent, sur le plan des informations de compétences. Nous avons tous beaucoup à apprendre du savoir faire des marinières.

C'est sur cette note d'échange social et de convivialité entre usagers du fleuve que se termine cette table ronde de la 5ème Journée de l'Habitat Fluvial de l'ADHF-F.

Le drame du Bras de la Monnaie

Face à la détresse morale et matérielle des 2 familles endeuillées, nous faisons appel à votre solidarité pour aider matériellement ces 2 familles afin qu'elles puissent faire face. Vous pouvez adresser vos dons par chèque libellé à l'ordre de :

"Collectif Hamilton" à : M. Bertrand Wilmart, Bateau YDP - 11, quai Saint Bernard 75005 Paris.

A réception un reçu vous sera adressé.

Le comité de soutien est composé d'amis et de relations professionnelles de M. Hamilton. Il souhaite à cette occasion fédérer le mécontentement croissant des habitants du fleuve et plaisanciers confrontés aux risques que fait courir le commerce intensif des navires de promenade dans Paris. De tels accidents ne doivent plus se reproduire. Vos remarques, suggestions et votre aide sont les bienvenus. Vous pouvez prendre contact avec :

M. Bertrand Wilmart, bateau YDP, par e-mail (w.bertrand@wanadoo.fr) ou au 06 88 70 26 36.

Merci de tout cœur de votre solidarité.

Comité d'aide aux familles des victimes du 13 septembre 2008

Nos exposants du vide Tabernacle

		
<p>PK Fluvial peniche "Femmy », île Martinet Port de Charenton 94220 - Charenton le Pont Tel. : 01.48.72.28.54 http://www.pkfluvial.com/</p>	<p>Groupe Pierre Attelée Fait d'Eau SARL 5 rue du Traict 44600 - Saint Nazaire Tel. : 02 40 88 22 16 http://www.faitdeau.eu/</p>	<p>Chantiers Despinoy SARL 20 Rue Albert Charton 59552 - Courchelettes Tel. : 03 27 98 85 82 chantiers.despinoy@wanadoo.fr</p>
		
<p>Chantier naval Raymondo/Evezard WR Les cales - rue du port 18320 - Marseilles-lès-Aubigny Tel : 02 48 76 03 04 http://www.chantier-naval-evezard.com/</p>	<p>Techni Carène 6 route de Bû - Les Christophes 28260 - Sorel Moussel Tél : 02 37 41 80 38</p>	<p>FARBA (peintures) 8 rue Lavoisier 69680 - Chassieu Tél : 04 78 90 53 75 http://www.farba.fr/</p>
 <p>F. De Ronne (soudure) 32 rue de Vincennes 94700 - Maisons Alfort Tel : 01 48 93 03 56 http://f.deronne.free.fr/</p>	<p>N'hésitez pas à les contacter pour toute question concernant votre bateau.</p>	

Rappel de cotisations

Il est encore temps de vous mettre à jour de vos cotisations 2008. A ce jour, 145 cotisations manquent à l'appel par rapport à l'année dernière. Cette cotisation est de 15 Euros pour cette année.

Elle passera à 20 Euros l'année prochaine conformément à ce qui a été voté par le dernier Conseil d'Administration de l'ADHF.

Merci de vous mettre à jour le plus rapidement possible en adressant votre chèque à :

Damien Bressy, Bateau Lagaffe

Les Marines, rue Waldeck Rousseau, 91100, Corbeil Essonnes