

# L'ESCARGOT QUI FLOTTE

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'ADIEF SUR LE BATEAU MÉLODY, QUAI DE TOLBIAC LUNDI 13 MAI À 20 HEURES

### EDITO

#### *Alors quoi de neuf docteur ?*

La question semble se poser pour nombre d'entre vous. Il est vrai que les avancées semblent toujours trop faibles, que, bien souvent, deux pas en avant sont suivis d'un pas en arrière. Mais, éternel optimiste, je continue à me réjouir que nous n'en soyons pas à un pas en avant pour deux en arrière.

#### **Faut-il changer le fonctionnement de la fédération ?**

Pour ma part, je pense que cela serait donner beaucoup de lourdeur à notre fonctionnement pour un résultat bien douteux.

Le problème aujourd'hui n'est pas dans notre façon d'agir, mais dans le poids que nous représentons.

Nous avons, grâce à beaucoup d'efforts, réussi à nous imposer comme interlocuteur privilégié du PAP; Il ne se passe pas de semaine sans que nous ne soyons consultés sur un point ou un autre. Cela peut paraître dérisoire, mais qu'en disent les propriétaires de bateaux qui ont trouvé des solutions à leur problèmes à la suite de telles interventions ?

Si nous devons changer quelque chose dans notre fonctionnement, la seule vraie solution serait de nous instituer en syndicat officiel, et d'obtenir un droit de vote dans les instances

dirigeantes du PAP et de VNF.

#### **Pourquoi pas ?**

**Qui est prêt à mettre cela sur pied ?**

J'aimerais, pour conclure, jeter en vrac quelque unes des actions qui ont abouti.

**Des places ont été créées**, eh oui, la plupart en extension de zones existantes, Champigny, Draveil, d'autres sont annoncées lors des réunions de subdivision, Athis Mons, Corbeil, Villeneuve Saint Georges, Choisy, et je n'ai pas à ce jour eu de nouvelles des représentant des autres subdivisions.

**Des places ont été régularisées**, d'autres vont l'être, comme à Grenelle (même si il n'y en a pas assez pour tout le monde), à la Rapée, dans la subdivision de Suresnes.

**Vignette de navigation** ramenée à 25% de son tarif de départ.

**Permis de navigation clair** dans sa définition, qui peut être obtenu sans différence entre les usagers.

Une foule de petites choses peuvent s'ajouter à cela.

Je suis personnellement fier de faire partie d'une équipe de gens qui ont su s'adapter à de nouvelles conditions de discussions, et finalement ont réussi à faire bouger une situation figée pendant des années.

O.G.

### Sommaire

Le billet du Président	p 1
Renaissance d'Elvire	p 2
Samois sur Jazz	p 2
Appel à cotisation	p 3
Tribune libre	p 3-4
Commission PAP	p 3-6
Permis de navigation	p 5
Annonce	p 8s

## RENAISSANCE D'ELVIRE

Le "Play-Mobil", c'est le surnom qu'on lui donne dans le bras d'Issy les Moulineaux. Avec ses couleurs pimpantes, rouge pompier et jaune d'or, bien pris dans sa petite taille, il répond au nom d'ELVIRE.

Il est né en 1949 sur le chantier Willebroek en Belgique. A peine plus de 10 m de long pour 3m 20 de large... Il a vécu sa vie de remorqueur sur la Sambre, tirant et poussant des barges de dragage.

Un jour d'hiver à Liège, nous sommes tombées sur lui. Nous cherchions un bateau pour SEINE PLUS, il était là, à lutter vaillamment au milieu des grandes crues de l'Escaut. Sous sa couche de rouille, avec ses hublots crevés et sa tôle cabossée, c'est lui qu'il nous fallait. La mise en route du moteur se fit presque sans peine, et, miracle : ce gros moteur deux cylindres nous régala de son "doug-doug" sonore et vigoureux. Décidemment, ce n'était pas un outil de travail que nous acquérions mais une histoire d'amour qui commençait.



La navigation jusqu'à Meudon fut pleine de surprises : mois d'avril glacial, neige, brouillard, verglas sur le pont, tout ça avec un confort à bord rudimentaire...

Le démarrage à l'air comprimé au petit matin était héroïque. Sur les canaux du nord, deux femmes seules sur un petit remorqueur rouillé, cela fit sensation ! Les temps étaient troublés, le voyage s'est agrémenté de révoltes marinières et de séquestrations d'éclusiers. L'aventure est aux portes de Paris, avis aux amateurs !

A l'arrivée, plus d'un mois de travaux : remise à nu du métal, soudures diverses, découpe de vitres pour les hublots, peintures...et puis nous lui offrons même une révision complète de sa mécanique.

Quel beau bateau ! Et lorsque nous montons à bord pour rejoindre nos chantiers de peinture sur le fleuve, la gaieté est au rendez vous. Elvire anime les rives de ses explosions régulières et ses couleurs vives jouent avec la lumière.

Maintenant, il travaille pour nous, vous le verrez passer par tous les temps, mais plus qu'un outil de travail, ELVIRE est devenu la mascotte de SEINE PLUS.

par Geneviève Allard et  
Annie-Claire Mittelberger

## SAMOIS SUR JAZZ

Comme tous les ans et pour la 17ème fois, le dernier week end de juin verra l'île du berceau à Samois sur Seine envahie par une foule d'amateurs venus écouter du jazz pendant 3 jours.

Ce festival à la mémoire de Django Reinhardt n'est pas plus que le rendez vous des "manouches", il s'est étalé du fil des ans et de la Seine, de styles de jazz plus modernes.

On a pu y entendre de nombreux artistes de renom comme Ray Barreto, Didier Lockwood, Marcel Azzola, Baden Powell, Stéphane Grappelli... la liste est trop longue, ils sont tous bons!!!

L'île du berceau accueille tous les ans des bateaux logements sur sa rive, c'est une autre occasion de se rencontrer en échangeant une passion de plus, le jazz. Si le cœur vous en dit, faites tourner vos moteurs, Samois n'est qu'à une bonne journée de navigation de Paris.

Les bateaux logements bénéficient du tarif réduit, appelez nous et venez nous voir.

Festival 1996 les 28-29 et 30 Juin.

28-29 et 29 juin 1996

### PROGRAMME

Sous réserve de la signature des contrats

Présenté par André Francis

#### VENDREDI

20H30 GADGE

21H30 BEIGELS DAISY TOAST

22H30 MARIO CANNONGE

#### SAMEDI

16H00 JACQUES VIDAL

17H00 RENE MAILHES TRIO

18H00 JACKY TERRASSON

19H00 G. LEROUX - D. HUCK - L. MAZETIER

20H15 BOULOU ET HELIOS FERRET

21H15 GONZALO RUBALCABA

22H45 Jean-Michel KAJDAN

#### DIMANCHE

13H00 Les Manouches de Saint Ouen

14H00 N-O GLOBE TROTTERS

15H30 RAPHAEL FAYS

16H30 NNEMA FREELON

17H30 ROOTS

19H00 BEXTET



ASSOCIATION  
DU FESTIVAL  
INTERNATIONAL

**Django  
Reinhardt**

FRANCE  
MAIRIE DE SAMOIS  
77 920 SAMOIS-SUR-SEINE  
TEL : (33-1) 64 69 54 66  
FAX : (33-1) 64 69 54 64

TARIFS	PLEIN TARIF	TARIF REDUIT	ENFANT
3 jours	290.00	230.00	145.00
VENDREDI	100.00	80.00	50.00
SAMEDI	150.00	120.00	75.00
DIMANCHE	150.00	120.00	75.00
VENDREDI - SAMEDI - VENDREDI - DIMANCHE	200.00	160.00	100.00
SAMEDI - DIMANCHE	230.00	185.00	115.00



## Appel aux cotisations.

L'année est déjà bien entamée. L'assemblée générale se déroule plus tard qu'à l'accoutumée: le temps fuit...et les cotisations ne rentrent pas ! Si la trésorerie de la fédération ne se porte pas trop mal, c'est que nous limitons à presque zéro nos frais de fonctionnement. L'assemblée générale doit être le moment de remettre à jour les adhésions. Certaines associations ne cotisent qu'un an sur deux, ou plus épisodiquement encore. Notre représentativité, et notre capacité à financer des opérations parfois très onéreuses (frais d'avocat, par ex.) passent par des rentrées régulières et un fichier d'adhérents fourni et fiable. La cotisation reste de 50F par bateau représenté.

Les "grands argentiers" des associations peuvent, dès maintenant, acquitter leur cotisation 1996 auprès du trésorier de l'ADHF-F. Il leur sera envoyé en retour une attestation en bonne et due forme.

Jacques LEPLAT,  
péniche Ste GENEVIÈVE II  
228 quai de Stalingrad,  
92130 ISSY LES MOULINEAUX

## ERRATUM

Suite au dernier conseil d'administration de l'ADHF-F, nous avons adressé au Directeur du Port Autonome de Paris une lettre de protestation que vous pourrez lire à la suite de ce petit mot.

En l'occurrence, nous nous étions étonnés dans cette lettre de l'absence des débats sur le sujet des astreintes dans le compte rendu de la dernière réunion de la commission consultative.

La réaction a été immédiate. Dans la matinée qui suivait l'envoi de cette lettre je recevais un fax comprenant le texte complet de ce compte rendu soit 3 pages au lieu de 2.

Certain envisageront peut-être là une manœuvre de la part du PAP. L'important, c'est que ce compte rendu est fidèle au moins sur ce point à la teneur des discussions qui eurent lieu lors de cette commission.

Nous joignons l'intégralité du compte rendu du PAP ainsi bien sur que notre lettre de protestation.

Les problèmes liés au permis de navigation sont traités dans un autre article de cet Escargot, aussi je n'en parlerai pas ici.

L'assouplissement de la position du port semble réel, nous nous devons de l'acter, et de rester extrêmement vigilants sur l'application de ces mesures.

Il est important que tous ceux qui sont encore sous le coup de poursuites aient toujours avec eux ce courrier. Car, même si ce n'est pas encore un engagement contractuel de la part du PAP, c'est un engagement écrit devant une commission paritaire représentative.

Le chemin est encore long avant d'arriver à une régularisation de tous les bateaux, mais les portes semblent s'ouvrir un peu plus, il faut savoir en profiter.

## Tribune libre

J'aurais aimé rédiger un article drôle, gai, distrayant, mais hélas ce que j'analyse ne m'y pousse pas. Depuis le départ de Mr Grange, l'ADHF-F a changé de cap : de contestataires permanents face à la personnalité d'un directeur de port autonome caractériel, nous sommes devenus des négociateurs. Ce virage, à l'époque bienvenu après des années de bras de fer avec l'administration, était dû au fait que d'une part il faut savoir se montrer raisonnable lorsque l'interlocuteur le devient (ou semble le devenir...), mais d'autre part parce que les propriétaires de bateaux logement ont changé. Les ex soixante-huitards sont devenus des "costume trois pièces cravate" et le bien qu'ils défendent n'a plus la même valeur. De ce fait la mobilisation change. Dans le même temps l'administration évolue et comme tous les interlo-

cuteurs ne sont pas des imbéciles (la preuve, il semblerait même que certains lisent notre organe de propagande....) ils s'adaptent. Ils ont bien analysé le changement de mentalité ! .....Que nous nous soyons embourgeoisés n'est pas le problème majeur, ce qu'il l'est en revanche c'est que nous continuons à fonctionner avec les mêmes principes. On ne peut pas défendre les bourgeois avec les fleurs des hippies : il nous faut des méthodes dignes de nos ambitions : nous sommes condamnés à nous ADAPTER OU MOURIR. Puisque nous n'avons plus la volonté de bloquer Paris avec nos bateaux il faut passer à une défense professionnelle.

Une cotisation de 50 Francs par an permet uniquement l'envoi des courriers, vous le savez tous. Alors qu'ai-je à proposer ? J'y viens, mais avant,



un petit tour d'horizon s'impose. Qu'avons nous obtenu depuis la commission Grégoire ? Rien, si ce n'est que nos tarifs ne soient pas triplés mais seulement doublés au terme de cinq années, et que les permis de naviguer déjà délivrés soient reconduits (bel exemple d'avancée, surtout lorsque l'on sait que les nouveaux permis sont plus réducteurs). Voilà pour le côté positif.

- Y a-t-il eu création de nouvelles places ? Non, simplement un recensement de celles qui pourraient être créées (en virant les bateaux qui ne seraient pas en règle ?...)

- Y a-t-il eu un moratoire pour ceux qui sont injustement poursuivis ? Non, mais ceux qui le veulent peuvent tenter de négocier (que vous soyez puissant ou misérable...). Essayez quand même, mais surtout ne le dites pas.

- Que dire du permis de navigation, si ce n'est qu'il s'agit d'un serpent de mer. Il y a quatre ans que sa négociation a commencé et les règles en ont été changées deux fois depuis. Quant à l'obtenir (désolée de peiner la minorité qui l'a obtenu sans difficultés), c'est une autre affaire. Car souvenez vous que si vous ne l'avez pas, vous pourrez voir augmenter votre facture de stationnement ou pire, voir disparaître votre autorisation (votre bateau et vous aussi par la même occasion).

- Que dire du rattrapage de facturation, puisqu'il nous faudra acquitter quatre ans d'arriérés en un an. Mais là encore on peut demander un échéancier... Si cela est justifié !...

Je m'arrête quelques instants pour préciser une fois de plus que ces propos ne sont pas critiques à l'égard du bureau dont j'ai longtemps fait partie. Ils sont simplement le reflet de mon analyse de la situation. Je pense qu'il faut changer de registre et de structure. Une assemblée générale où rien ne peut être voté, me paraît bien réductrice. Un bureau qui fonctionne sans locaux, sans matériel, sans organisation, avec uniquement l'amitié, la bonne volonté et le système D, inadapté. Pendant ce temps, la partie adverse a les pleins pouvoirs et dispose du temps nécessaire pour travailler, pendant que nous prenons sur notre sommeil et nos loisirs le temps que nous donnons à l'ADHF-F. Nous ne sommes pas productifs, pour utiliser un mot à la mode.

Je suis pratiquante en escrime japonaise et ce que j'ai appris, lorsque j'entre dans un combat, c'est que pour en sortir vainqueur, chaque frappe doit être portée avec la dernière énergie, les petites frappes désordonnées sont inutiles, fatigantes et permettent à l'adversaire de marquer le point décisif. L'ADHF-F n'utilise pas ses énergies

au mieux, car nous fonctionnons tous sur l'habitude et sur ce qui était bien en 1986 et avant. **LES TEMPS CHANGENT ! ...**

Je pense que le nouveau bureau devra essentiellement réfléchir et s'organiser pour une lutte plus efficace. Quelques idées pêle-mêle :

- Pourquoi ne pas prendre des contacts avec des associations de consommateurs dont les juristes pourraient nous aider (moyennant cotisation).

- Pourquoi ne pas "embaucher" de jeunes étudiants en droit chargés de démêler les imbroglios juridiques ?

- Pourquoi ne pas prendre les services d'un secrétariat chargé de la diffusion des comptes-rendus, des convocations, etc.

- Pourquoi ne pas diffuser en début d'année un planning de réunions de bureau, de CA, d'édition de l'Escargot (cela m'évitera de prendre sur mon sommeil et de tremper ma plume dans l'acide).

- Pourquoi ne pas louer un petit bateau à Paris pour y installer un bureau muni de la documentation nécessaire (RGP, loi de 1936, etc.) Avec création d'une permanence.

- Pourquoi ne pas utiliser l'argent disponible que nous avons pour nous moderniser avant une augmentation significative des cotisations.

- Pourquoi ne pas doter le président d'une ligne spécifique, avec répondeur, portable et fax.

- Pourquoi ne pas retenir le principe d'une permanence des associations qui, à tour de rôle se transmettraient le matériel (portable, documentation, etc.) soit au cours de la réunion de bureau, soit d'un président à l'autre suivant un calendrier défini.

- Pourquoi ne pas ajouter vos idées personnelles ? ...

Je laisse le soin au bureau d'étudier, de chiffrer et de choisir les meilleures propositions ou de les rejeter. Nous sommes des utilisateurs de la voie d'eau et nous avons bien mérité, souvent par notre travail, notre ténacité et notre patience, d'être enfin considérés et respectés par l'administration. Nous avons prouvé que nous ne sommes pas des anarchistes en rupture avec la société.

***Il est grand temps que l'ADHF-F devienne adulte et impose le respect.***

MARTINE MAYOUTE

BATEAU JOGAI

CORBEIL, le 28 février 1996



## Dernières nouvelles du permis de navigation.

Afin d'éclaircir un certain nombre de points, et en réponse à nos interrogations, une réunion entre **Mr Saunier**, président de la commission de surveillance de Paris, et les représentants des bateaux-logements s'est tenue le 14 mars dernier.

Nous avons demandé cette rencontre après l'annonce faite par Mr Chenevez lors de la dernière commission permanente, qu'il souhaitait avoir recours systématiquement à des experts privés pour obtenir le permis de navigation ou l'autorisation spéciale.

D'entrée, notre opposition ferme et sans appel a considérablement limité le débat. Il semble toutefois que Mr Saunier ne fasse pas de cet projet son "cheval de bataille". S'il a bien pris note de notre position, il nous a tout de même précisé qu'il avait besoin, pour effectuer toutes ces visites, de personnel dont il ne disposait pas.

Nous lui avons répondu que nous n'étions pas concernés par les problèmes internes de ses services.

Mais attention, le danger n'est pas écarté, car la logique de rentabilité commerciale du port et de VNF est plus que jamais à l'ordre du jour.

**Notre mobilisation reste notre seule garantie.**

Nous avons profité de l'occasion pour soulever le problème du sondage de coque, lui aussi remis entre les mains d'experts privés.

Après avoir contesté l'établissement d'une liste officielle qui avalisait une différence qualitative entre chantiers, experts agréés, ou non, nous avons demandé si le rôle de la commission de surveillance ne serait pas plutôt de mettre sur pied un véritable cahier des charges concernant ces plans de sondage, qui serait respecté par tous, experts agréés ou non, et chantiers, sous leur responsabilité. Libre à la commission de surveillance de faire toutes les vérifications qu'elle jugerait nécessaire sur le bon déroulement de l'expertise.

Mr Saunier semble très favorable à ce principe et nous promet d'y réfléchir, puis de soumettre une proposition à Mr Chenevez, président de la commission de surveillance. Il ajoute: "la sortie en cale sèche, c'est tout un code de déontologie à mettre en place: Vérifier les épaisseurs de tôles, contrôler rivets et soudures, vérifier les épaisseurs des tuteurs d'évacuation, l'appareil de gouverne et la système de propulsion, fournir un plan de sondage détaillé du bateau en repérant les emplacements des virures à partir d'un repère fixe (par exemple la meche de gouvernail), et faire de ce plan de sondage un véritable carnet de santé du bateau".

Nous sommes plutôt d'accord avec son intervention.

Nous lui avons également soumis diverses questions soulevées lors du dernier conseil d'administration de l'ADHF-F: qualité du papier des nouveaux permis,

possibilités de navigation (voies du 2° groupe), transfert des anciens permis, et difficulté parfois d'obtenir des rendez-vous auprès des subdivisions (en général déléguées de la commission de surveillance pour effectuer les visites).

Sur ce dernier point, Mr Saunier nous a précisé que c'était normalement au pétitionnaire de faire la demande des visites, mais il admet que certaines subdivision puissent manquer de temps. Nous sommes donc tombés d'accord, afin d'accélérer la délivrance des permis et autorisations spéciales, qui devient urgente pour beaucoup de bateaux (établissement des conventions de stationnement, abatement, inscription sur la liste d'attente...), pour que la commission de surveillance organise elle-même, et systématiquement auprès des subdivisions concernées, la visite des bateaux ayant déposé un dossier.

Pour la première visite, un délai raisonnable (deux à trois mois) doit être proposé. Pour la seconde visite, cas fréquent car les bateaux sont rarement conformes la première fois, chaque prescription doit être accompagnée d'un délai approprié, qui peut aller jusqu'au prochain tirage à terre.

Concernant les voies du 2° groupe, la réglementation permet, avec le permis de navigation plaisance, de naviguer sur toutes les voies d'eau intérieures d'Europe, sauf sur le Rhin et l'Escaut. Le premier groupe concerne la zone fluvio-maritime, du pont Jeanne d'Arc à la mer (pour la Seine) où les pilotes doivent posséder une patente, et peuvent être contrôlés par les affaires maritimes.

Quand à la qualité du papier, Mr Saunier, navré, nous explique qu'il n'a pas les moyens financiers de faire établir des documents de meilleure qualité.

Le transfert des anciens permis se fait automatiquement (c'est vrai, nous l'avons expérimenté) sous réserve de fournir l'ancien permis orange et un plan de sondage de moins de dix ans. Seul ce plan de sondage est renouvelable, tous les dix ans. Le permis est, lui, acquis de manière définitive jusqu'au changement de l'une de ses énonciations (changement de propriétaire, par exemple...).

En conclusion, Monsieur Saunier nous remet le dernier règlement concernant l'attribution du permis ou de l'autorisation spéciale, comportant certaines modifications mineures à propos desquelles nous n'avons rien à redire, ainsi que des documents concernant des dispositifs d'évacuation des eaux usées semble-t-il efficaces et pas trop onéreux.

Nous vous rappelons que l'ensemble de ces documents sont à votre disposition, et que nous devons rester vigilants sur le fait que les délégués effectuant les visites peuvent vous demander tout ce qui est écrit dans le règlement, mais seulement ce qui y est écrit.

Pour les obtenir, téléphoner à **Christian DUGUET**, au 42 83 66 54 aux heures de bureau.

Enfin, Mr Saunier nous indique qu'une réglementation en cours de discussion à Bruxelles pourrait s'appliquer à tous les bateaux, commerce ou plaisance, de plus de 20 mètres, fondée sur la "jauge du Rhin", plus rigoureuse sur certains aspects.

Nous n'en avons certainement pas fini avec les discussions sur ce point, comme sur bien d'autres, et, au risque de nous répéter, il est très important de rester mobilisés, car rien n'est réglé définitivement.

C.D.

---

## **Association de Défense de l'Habitat Fluvial - Fédération**

Olivier GUILLE  
Président de l'ADHF.F  
Bateau REFRAIN  
Chemin de Halage  
77920 SAMOIS SUR SEINE

Mr Bernard CHENEVEZ  
Directeur du P.A.P.  
2 Quai de Grenelle  
75015 PARIS

SAMOIS le: 24 Février 1996

Monsieur le directeur,

Suite à la réunion du conseil d'administration de notre fédération, je vous prie de bien vouloir noter quelques remarques concernant le compte rendu de la dernière réunion de la commission consultative.

1- Nous regrettons que ce compte rendu ne soit pas le reflet exact de la réunion. En effet, au début de cette réunion j'avais demandé que soit porté à l'ordre du jour le problème des poursuites. Ce sujet a été longuement débattu pendant la réunion, nous sommes donc très surpris de n'en trouver aucune trace dans votre compte rendu.

2- Nous avons fait un certain nombre de recherches sur le fonctionnement de la commission de surveillance, ses prérogatives et ses obligations.

- Contrairement à ce que vous nous avez affirmé pendant la réunion, la commission de surveillance est désignée par le décret du 17 avril 1934 art 56, 57, 58, 59 et le décret du 2 août 1968 art 6 et 7 comme étant responsable des visites préalables à la délivrance du permis de navigation.

- L'arrêté du 17 mars 1988 confirme ces points, et s'il précise que les délégués peuvent demander la présence d'un expert, il ne prévoit à aucun moment que l'expert puisse se substituer à la commission.

- Dans votre argumentation vous nous avez cité le contrôle technique automobile, nous vous rappelons à ce sujet que la mise en place de cette procédure est liée à un décret de loi instituant son caractère obligatoire.

Il nous apparaît donc que cette mesure n'est pas applicable dans l'état actuel des textes de loi.

En attendant de lire vos éventuels commentaires, ou d'en discuter lors de la prochaine réunion de la commission, je vous prie, Monsieur le Directeur, d'accepter l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Olivier GUILLE

**Siège social: Bateau CORJANO Quai aux Dames 91 210 DRAVEL**



## Partie manquante du Compte-Rendu envoyé par le P.A.P

M. GUILLE indique que la démarche est bien ressentie par les associations locales et qu'elle a permis d'approfondir ou parfois même nouer des contacts. A son avis il est très important de continuer le processus engagé et de prévoir de nouveaux rendez-vous avant la prochaine Commission Consultative.

M. POINSIGNON fait observer que les Subdivisions ont besoin de temps pour contacter les communes.

M. CHENEVEZ souhaite que le processus se poursuive en concertation avec les collectivités locales.

Puisque les premières réunions ont eu lieu en octobre et novembre, les suivantes pourraient se tenir d'ici la prochaine Commission décalée pour l'occasion vers la mi-mai. Les Subdivisions auront d'ici là eu un délai raisonnable pour rencontrer les villes.

### REPRESSION DES INFRACTIONS ET PRINCIPES DE REGULARISATION

M. GUILLE constate que sur ces questions des blocages importants persistent d'une réunion à l'autre.

Il demande que l'on tienne compte des bateaux en conformité inscrits sur la liste d'attente en suspendant les poursuites jusqu'à ce qu'un emplacement leur soit proposé, comme de ceux qui sont sur des emplacements à régulariser.

Il demande également que l'on ne recherche pas l'évacuation du Domaine Public Fluvial, car cela ne laisse aucune issue aux intéressés.

M. GUILLE ne demande pas un moratoire général qui a déjà été refusé, mais un "gel" temporaire des poursuites afin de donner ses chances à la démarche de régularisation.

M. COUTEL expose les principes essentiels validés à ce jour :

- Les poursuites sont suspendues à compter de la passation d'une Convention (pas avant).
- Une transaction sur les astreintes est envisageable pour les infractions commises avant le 1er juin 1995 (pas pour les infractions ultérieures) dès lors que la régularisation est intervenue.
- Si la régularisation est imminente, il est possible de demander aux services fiscaux de temporiser pour la mise en recouvrement des astreintes.

M. COUTEL fait en outre remarquer qu'il est difficile de définir des principes plus souples, ne serait-ce que parce que toutes les situations ne sont pas comparables. Il n'est pas possible de tolérer un bateau dans une zone dangereuse, même s'il est conforme techniquement. A l'inverse, on ne peut accepter un bateau en mauvais état dans une zone autorisée.

M. CHENEVEZ remarque que les arguments "pour" et "contre" ne s'excluent pas et il semble que toutes les parties poursuivent les mêmes objectifs quant à la sécurité et à la conservation d'un domaine, d'une part, et quant à la régularisation des infractions, d'autre part.

Pour sa part, il considère que toute mesure de portée générale risque d'entraîner des effets pervers. Il convient donc d'examiner les situations au cas par cas et d'envisager des assouplissements si la logique des poursuites apparaît contradictoire avec la logique de régularisation.

Il demande qu'on identifie les cas urgents (liquidation d'astreinte en recouvrement) pour pouvoir en juger. S'il n'y a pas urgence, il reste souhaitable que les procédures suivent leur cours ordinaire.

M. MAUGE intervient pour rappeler que les usagers se doivent de faire des efforts pour constituer ou compléter leurs dossiers de demande d'autorisation, notamment lorsqu'ils sont relancés par les Subdivisions. Ceci afin d'éviter de nouvelles poursuites.

M. GUILLE indique qu'il demandera aux adhérents des associations d'être plus rigoureux quant à cet aspect.

**RAPPEL DU COMPTE-RENDU  
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE  
DU 15 JANVIER 1996**

**1er point : Visites techniques des bateaux.**

Mr CHENEVEZ nous informe de son intention de sous-traiter les visites pour l'obtention des permis auprès d'experts privés, à nos frais.  
Il s'en suit une discussion longue et "chaude", car, bien entendu, nous avons fait connaître notre désaccord total. (confer. lettre du 24/02/96)

**2eme point : Réunions de subdivisions.**

Tout le monde est d'accord pour dire que ces rencontres doivent se renouveler régulièrement, et se tenir le plus vite possible. (à ce jour, la deuxième série de réunions est largement entamée)  
Elles ont permis de débloquent quelques places, même si cela reste sporadique.

**3eme point : Répression des infractions.**

Voir la page qui manquait au compte-rendu, ci-jointe.

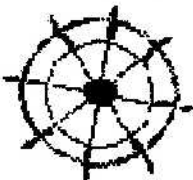
**4eme point : Redevance R2.**

Le désaccord sur son calcul reste entier? Nous demandons que les nouvelles places soient étudiées sans tenir compte d'éventuels équipements.

**5eme point : Facturation VNF**

Le PAP nous annonce que les redevances 93 et 94 sont en cours de régularisation, et que 95 et 96 ne vont pas tarder à arriver !!!

La prochaine réunion de la commission aura lieu le 13 mai 1996.



**BATTERIES UTILES**



Un de nos adhérents a obtenu des prix "canons" chez HUITRIC, un exemple:

Batteries 6V, 340 AH, pour 1475.95 FHT

Avec la possibilité de faire une commande groupée de 20 éléments :  
Batteries 6V, 340 AH, pour 1250.00 FHT

Prenez contact avec vos représentants d'association, car il faudra faire valoir son appartenance à l'ADHF-F.

**Bateaux poursuivis, sous  
astreinte,  
ou victimes de la  
vindictte de  
l'administration.**

La commission permanente semble maintenant bien installée dans son fonctionnement. Nous pouvons y parler de cas particuliers, voire même contribuer à débloquent des dossiers. Il importe donc de nous communiquer précisément vos cas afin que les représentants de l'ADHF-F puissent vous défendre. Prenez contact par courrier, ou lors de la prochaine AG avec Olivier Guille, Christian Duguet, ou un autre membre du bureau.