

- Nous ne connaissons rien à ce type d'habitat On aimerait savoir s'il y'a beaucoup d'inconvénients, s'il y a des avantages... de Patrick (La Favorise)

Cette question se pose en amont, avant même de s'intéresser aux cotés pratiques de la chose.... On pourrait la traduire par « Pourquoi voulez-vous habiter un bateau ? » et donc vous pousser à regarder si les plaisirs que vous escomptez (beaucoup sont réels) valent à vos yeux le prix que vous les paierez....

Le prix n'est pas seulement financier, mais surtout à voir en termes d'investissement personnel : en fait on vit davantage un bateau que l'on ne vit dessus ! En d'autres termes, habiter un bateau implique de passer un temps infini à l'entretenir, le bichonner, le repeindre, le nettoyer.... La tôle, tout comme le bois se bouffe très vite si elle n'est pas entretenue constamment. Un bateau mal ou carrément pas "soigné" se transforme à vitesse grand V en "tas de boue" ou en "poubelle flottante" A partir de là, bonjour la galère !

A l'inverse il y a encore à flot de très beaux bateaux plus que centaines Autre point non négligeable, c'est qu'un bateau ça flotte et qu'il est donc entouré d'eau. L'eau est par définition instable : ça monte, ça descend, ça accélère, ça ralentit en fonction des crues, du vent, des lâchers de barrage... le courant, ça s'appelle...

Cette petite observation implique d'une part que votre plancher bouge aussi (et on en connaît plus d'un qui devient rapidement d'un très beau vert dès qu'il fout le pied sur un pont). Elle implique encore qu'un bateau ça fait du bruit, ne serait-ce parce que des objets flottants viennent parfois cogner la coque et que cette dernière se déforme toujours un peu en fonction du courant ou de la température. Elle implique enfin de savoir et d'accepter de régler souvent son amarrage (ben oui, les "fondations" d'une 39 mètres sont nettement moins fixes que celles d'un pavillon).

En résumé, un bateau c'est du boulot, ça plaît ou ça ne plaît pas, mais il faut savoir que, contrairement à un appartement, ces petites bêtes demandent des soins et un entretien quasi constant, que ce soit pour les maintenir en état tout comme pour en vérifier l'amarrage. Tout ça pour dire qu'il faut avoir un certain nombre de compétences (soudure, mécanique, menuiserie, plomberie, électricité.... Mais tout ça s'acquiert peu à peu si on aime ça) mais qu'il faut avoir surtout beaucoup de disponibilités et donc de temps, d'huile de coude, sans parler de gros sous : les peintures, vernis, tôle, aussières et tutti quanti ce n'est pas donné, même si tu es démerdard(e), faut pas trop rêver, même si, au final ce n'est pas vraiment plus cher qu'une maison à terre

Pour vérifier la pertinence de votre choix, on ne peut que vous conseiller fortement de traîner vos guêtres dans les "coins à bateaux"

C'est sûr que si vous arrivez avec la tête du mec qui vient mater les singes au zoo de Vincennes, vous avez toutes les chances de vous faire envoyer paître même si vous avez les cacahuètes.... Par contre, si vous savez vous y prendre, vous avez toutes les chances de vous faire bien recevoir et sans doute de vous faire inviter à bord.... Eh oui, Le pénichard est souvent râleur, un peu brusque et individualiste, mais, comme tout vrai amoureux, au fond, très fier de son (beau) bateau et heureux de son style de vie.

II - Quel bateau choisir ?

Vraie question.... Il faut réfléchir à l'usage du bateau.... Si l'un des buts, c'est la balade, une 38 mètres n'est pas le plus conseillé : trop grande pour passer partout, trop peu maniable, trop gourmande en fuel (20 à 30 litres à l'heure dans le cas d'un moteur GM de 165 cv pour une vitesse moyenne de 10 à 15 km)...

Un autre point à préciser ici : vous n'achèterez jamais une péniche (qui désigne un bateau en bois non motorisé de 38 à 39 mètres sur 5,05) mais un automoteur, une freycinet, une "38m" ou, plus petit, une flûte, un berrichon un tjalk, un luxemotor.... Ce sera peut-être aussi un chaland, une barge ou un ponton... Le mieux, en cas de doute, c'est de dire un bateau.

Il ne s'agit pas ici d'être puriste, mais de tenter d'employer les mots justes, d'utiliser le vocabulaire des mariners, ils ne l'ont pas crée pour rien et en quelque sorte témoigner d'un minimum de respect et éventuellement d'être pris au sérieux. Pour ceux que ça intéresse une visite au "dictionnaire fluvial et batelier" de Charles Berg s'impose (<http://babel.lexilogos.com/fluvial>)

III - A quoi reconnaître un bateau en bon état ?

Il faut savoir que les bateaux, même logements, ne sont pas considérés comme des biens immobiliers... et qu'ils peuvent donc être vendus ou achetés comme le serait un Vélosorex. En d'autres termes, le vendeur n'est même pas astreint à avoir un plan de sondage (rapport d'expertise) en cours de validité.... Gaffe aux requins de rivières et tous autres nuisibles du même acabit qui cherchent le pigeon en leur vendant un "très beau bateau super nickel" alors qu'ils l'ont juste barbouillé de peinture neuve, histoire qu'il brille au soleil.... Les papiers du bateau, inscription de droits réels, commission de surveillance etc... sont à la charge de l'acheteur.

Le minimum est donc de ne pas hésiter à crapahuter sur, dans et autour du bateau pour vérifier par soi-même l'état de la coque. Il faut aussi exiger et étudier soigneusement le plan de sondage et l'attestation des travaux qui ont été effectués. Un plan de sondage a une validité maximale de 10 ans (moins si l'expert l'a jugé utile), il sera indispensable pour l'immatriculation du bateau et l'attribution éventuelle d'un emplacement par VNF. Le mieux est alors de négocier avec le vendeur une nouvelle levée sur cale avant l'achat ; ça vous permettra de voir et de faire inspecter votre coque de l'extérieur et vous donnera un certain laps de tranquillité relative vous permettant de vous consacrer à l'aménagement de la bête... Qui plus est,

Nous n'insisterons jamais assez sur la nécessité de ne JAMAIS acheter un bateau sans plan de sondage... conseillons fortement en refaire un nouveau si le dernier date de plus d'un an : le nouveau sera forcément différent puisque les points ne seront plus situés aux mêmes endroits. Petite précision utile : la plupart des chantiers n'acceptent que des bateaux dont le tirant d'eau n'excède pas 1 mètre et le tirant d'air 3,40 mètres. De toute manière, au-delà, à part Tancarville et le pont de Normandie, il n'y a pas beaucoup de ponts où vous pourrez passer...

Les prix ? Variables selon les chantiers, disons de 2000 à 8000 Euros pour une sortie de l'eau, un nettoyage au karcher et une remise en peinture, auxquels s'ajoutent l'expertise proprement dite et les travaux éventuels.... N'oubliez pas non plus les frais de fuel, de convoyage, de vignette, etc...

En résumé l'achat d'un bateau implique techniquement de :

1/ Acheter une péniche qui te plait vraiment,

2/ Crapahuter sur et dans la coque, afin de vérifier son état apparent, de préférence avec quelqu'un qui s'y connaît....

3/ Vérifier qu'elle ait bien un plan de sondage récent, le voir, l'étudier et le cas échéant (absence de plan de sondage et/ ou plan de sondage de plus d'un an), la faire re sortir de l'eau pour l'expertiser,

4/ Vérifier que les travaux demandés lors du dernier plan de sondage ont bien été effectués (ton vendeur a normalement une attestation de travaux).

5/ Contacter l'expert qui a vu le bateau, histoire de savoir ce qu'il en pense de vive voix,

6/ Si bateau motorisé, demander à faire démarrer le moteur.... Si réponses répétées du style "Batteries déchargées", "manque de Fuel", "Egaré la clef".... Se méfier fortement.

7/ Traîner sur le quai, rentrer en contact avec les autres pénichards et/ ou riverains qui pourront sans doute vous raconter l'histoire du bateau et donc te donner des renseignements sur son état réel.

Juridiquement, les seuls papiers nécessaires à la légalisation d'une vente sont un plan de sondage de – de 10 ans pour avoir l'immatriculation (moins si l'expert en a jugé ainsi), un acte de vente sous seing privé et un extrait de droits réels qui témoigne de l'absence d'hypothèque et que l'on obtient du Tribunal de Commerce. Ajoutez-y le certificat de navigation (qui demande une expertise supplémentaire). Ce dernier certificat n'est en soi indispensable, mais obligatoire si vous envisagez de naviguer...

Un dernier petit point, acheter un bateau encore en activité commerciale ou qui l'était encore récemment est souvent un gage de garantie...Ils ont souvent été parfaitement bien entretenus par les mariners qui les occupaient tant pour des raisons "économiques" (c'était leur outil de travail) que plus affectives (ils aiment et connaissent leurs bateaux).

III – Vous avez dit COT ?

Avoir un bateau c'est bien.... Savoir ou l'amarrer c'est mieux..... Ou vous êtes totalement nomade, ou vous ne circulez que peu.... Rappelez-vous qu'un bateau logement, même si ce n'est pas une 39 mètres est assez dur à stocker dans sa baignoire.... Et que les emplacements autorisés (voire même les emplacements autorisables) se font rares, tout comme d'ailleurs les ports privés ayant des places pour 39 mètres.....

Un bateau ne peut légalement stationner plus de 3 semaines sur le domaine public qu'avec l'autorisation des "Voies Navigables de France" (ou de leurs équivalents locaux) c'est-à-dire avec une convention d'occupation temporaire, en général attribuée pour 5 ans renouvelables.. Ajoutez à tout ça qu'une COT est attribuée à "une personne/ un bateau" et que, partant, sa reconduction n'est pas automatique en cas de changement de propriétaire et/ou de bateau...

Sachant que les listes d'attente se font longues, nul ne sait trop quoi conseiller...

Si jamais le bateau que vous voulez acheter est déjà sous COT, tentez de contacter VNF pour avoir une petite idée de vos probabilités de pouvoir rester sur place. Vous n'aurez sans doute aucune réponse définitive.... Mais en lisant entre les lignes....

IV – Et les gros sous ?

Un crédit pour un bateau logement est souvent galère à obtenir.... Le mieux est de passer par un courtier spécialisé tel Lombardo ou de s'adresser à une agence bancaire située dans une ville à tradition batelière.... Elles sont souvent plus compréhensives.

V – Les taxes

Il y a bien sûr l'indemnité d'occupation du domaine public, variable selon le lieu d'amarrage (sa distance par le fleuve du "Point Kilométrique 0"), la taille du bateau (ou tout du moins la surface qu'il occupe sur le plan d'eau) son équipement (un bateau considéré comme naviguant paye moins cher qu'une barge, un ponton ou un bateau sans certificat de navigation) et son type d'amarrage (présence ou non de ducs d'Albe, par exemple).

La situation vis-à-vis des impôts est nettement plus compliquée... Disons qu'en gros les bateaux non motorisés sont à priori soumis à la taxe d'habitation et à la taxe foncière et que les bateaux motorisés ou du moins ceux possédant leur certificat de navigation sont assez souvent exemptés de foncier. Les textes officiels sont assez peu clairs pour ne pas dire contradictoires et de fait les situations sont très différentes selon les trésoreries voire même les bateaux. Disons que pour l'instant tout est affaire de négociation individuelle avec votre percepteur favori, même si l'ADHF-F, Association de Défense de l'Habitat Fluvial s'est emparée du problème et qu'elle essaye de définir une position commune acceptable tant par l'état que par les bateaux logements.

VI – Pour finir...

Ce vade-mecum est bien évidemment trop succinct... et laisse trop de questions dans l'ombre.... N'hésitez donc pas à acheter et consulter le livre "Acheter une péniche", de consulter les rubriques de ce forum. N'hésitez pas non plus à consulter le site de l'ADHF, utile en particulier pour tout ce qui touche à la réglementation.