

Compte rendu de l'Assemblée Générale de l'ADHF-F **du 26 janvier 2019**

L'AG du samedi 26 janvier 2019 a connue une très forte affluence de nos adhérents. Cela est encourageant et nous vous remercions pour votre présence. Nous apprécions d'ailleurs la présence de représentants d'associations de province. Nous sommes bien entendu toujours à leur écoute et prêt à se déplacer ponctuellement pour les soutenir auprès des gestionnaires et acteurs locaux.

Christian Duguet, président de notre fédération a fait une introduction et présenté les membres du bureau, au nombre de 13 actuellement. Vous pouvez retrouver la liste sur le site www.adhf-f.org.

Ordre du jour :

Rapport Financier

Rapport Moral

1/ Évolution du site

2/ Organisation des jeux olympiques, baignades

3/ Traitement des eaux usées

4/ Nouvelle tarification VNF

5/ Modification des règles de gestion

6/ Impôts fonciers

7/ Événements festifs

8/ Questions de l'assemblée

Durant cette année, nous avons participé à de très nombreuses réunions en lien avec l'habitat fluvial dans lesquelles il a été rappelé que l'ADHF-F se doit d'être présente. Et cette année, en raison des Jeux Olympiques et des projets de baignades, le sujet de l'assainissement des bateaux s'est accéléré, voire précipité.

L'intérêt des communes riveraines pour le fleuve et ses affluents en Île de France (Seine, Marne, Oise) a eu un impact important pour notre fédération qui comptabilise pas moins de 40 réunions avec les acteurs du milieu fluvial depuis janvier 2018.

La plupart des sujets traités pour l'Île de France ayant vocation à se voir appliqués sur l'ensemble du territoire à moyen terme, c'est en ce sens que l'ADHF-F estime que dépenser beaucoup d'énergie ici (en IDF) sera bénéfique pour tout l'habitat fluvial au niveau national.

Rapport Financier

Un écart important existe entre le document que vous avez reçu avec la convocation et la réalité de nos comptes.

Deux raisons à cela :

La première est que les chiffres correspondants aux cotisations ne sont pas ceux reçus pour l'année d'exercice mais à sont ceux correspondants au nombre de bateaux cotisants dans l'année.

La seconde est que lors du changement de banque qui a eu lieu entre fin 2006 et début 2008, le solde de notre ancien compte BICS n'a pas été intégré dans le tableau que vous avez reçu.

La bonne nouvelle est que de ce fait nous avons plus d'argent que ce qui est noté dans ce document, et qu'au 31 décembre 2018, il reste **24 516,06 €** sur le compte Crédit Coopératif de l'ADHF-F.

Les résultats pour 2018 :

2015	2016	2017	2018	<u>Revenus</u>
			50,00 €	Cotisations
	740,00 €	480,00 €		Pay Pal
10 000,00 €	8 310,00 €	10 575,00 €	6 290,00 €	Année précédente
	160,00 €	100,00 €	20,00 €	Année en cours
				Année à venir
10 000,00 €	9 210,00 €	11 155,00 €	6 360,00 €	Total Cotisations
				Ventes diverses
495,00 €	105,00 €	190,00 €	40,00 €	T'Shirt
495,00 €	105,00 €	190,00 €	40,00 €	Total Ventes diverses
10 495,00 €	9 315,00 €	11 345,00 €	6 400,00 €	Total Catégories de revenus
2015	2016	2017	2018	<u>Dépenses</u>
				Alimentation
		429,08 €		AG
120,90 €	158,80 €	279,70 €	174,60 €	Bureau
	242,80 €	69,30 €	90,60 €	Extérieur
		105,08 €		CA
120,90 €	401,60 €	883,16 €	265,20 €	Total Alimentation
				Avocat
		3 600,00 €		Avocat
- €	- €	3 600,00 €	- €	Total Avocat
				Assurance
645,64 €	663,90 €	683,39 €	702,80 €	Assurance
645,64 €	663,90 €	683,39 €	702,80 €	Total Assurance
				Divers
	34,86 €	199,00 €		Fournitures diverses
	73,60 €	36,50 €	57,00 €	Timbres
65,00 €	65,00 €			Seine en partage
65,00 €	173,46 €	235,50 €	57,00 €	Total Divers
				Produits à vendre
2 394,00 €				T'Shirt
2 394,00 €	- €	- €	- €	Total Produits à vendre
				Escargot
	265,23 €	82,08 €		Convocation
		904,61 €		Impression
992,72 €		1 527,28 €		Tirages-Envoi
992,72 €	265,23 €	2 513,97 €	- €	Total Escargot

4,34 €	18,24 €	3,16 €		Frais financiers
36,00 €	36,60 €	51,00 €	58,56 €	Autres frais
18,09 €	6,68 €	18,24 €	19,22 €	Abonnement compte en ligne
				Tenue compte
58,43 €	61,52 €	72,40 €	77,78 €	Total Frais financiers
		750,00 €		Location salle
600,00 €		750,00 €		AG
				CA
600,00 €	- €	1 500,00 €	- €	Total Location salle
		176,00 €		Rembt déplacements
				Déplacement Bureau Province
		194,00 €		Déplacements assos. vers Paris
				Rembt Divers
- €	- €	370,00 €	- €	Total remb. Déplacements
4 596,00 €	1 176,00 €	792,00 €	11 748,00 €	Communication - Téléphonie
				Internet - Site
4 596,00 €	1 176,00 €	792,00 €	11 748,00 €	Total communication
9 472,69 €	2 741,71 €	10 650,42 €	12 850,78 €	Total Catégories de dépenses
1 022,31 €	6 573,29 €	694,58 €	-6 450,78 €	Total général

31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	
21 777,06 €	29 290,35 €	29 984,93 €	23 534,15 €	Résultats compta sur nos comptes
21 773,89 €	29 320,78 €	30 095,58 €	24 516,06 €	Solde Crédit Coopératif
2015	2016	2017	2018	

Il existe toujours en fin d'exercice un écart entre la comptabilité et le solde sur le compte dû aux opérations effectuées dans l'année en cours mais non encore enregistrées sur le compte.

Le nombre de cotisations par année :

	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de cotisations reçues pour l'année	516	469	507	455	64
Somme correspondante	10320 €	9380 €	10140 €	9100 €	1280 €
Somme reçue dans l'année	10000 €	9210 €	11155 €	6360 €	3350,00 €

Les écarts entre ces chiffres et la comptabilité correspondent au fait que les cotisations ne sont pas toujours payées dans l'année. Certains payent l'année suivante, d'autres payent d'avance. Nous avons déjà reçu des cotisations pour 2020 (5 à ce jour).

La mise en place de PayPal :

A la demande de plusieurs adhérents, nous avons mis en place depuis l'année dernière la possibilité de payer la cotisation directement par Internet en utilisant PayPal par carte bancaire. Cela a un coût (0,93€ pour une cotisation de 20€) mais nous a permis de recevoir un certain nombre de cotisations de bateaux qui n'avaient jamais cotisé.

Pour les paiements par PayPal ou par virement, n'oubliez pas de donner toutes les informations concernant le bateau dans l'ordre de virement (devise, nom du propriétaire, zone) pour que nous retrouvions facilement à qui correspond le paiement et que nous puissions mettre à jour notre fichier.

L'ADHF-F rappelle cependant qu'en tant que fédération nous tenons à ce que les cotisations de nos adhérents passent par leur association locale. Nous privilégions le règlement en ligne pour les bateaux hors association locale ou isolés.

Au 23 janvier 2019, nous avons sur le compte bancaire 25400,10 € et 1063,49 € sur le compte Pay Pal.

Les frais à venir pour cette année 2019 :

- Les honoraires de l'avocat pour la consultation sur la mise en place d'une QPC (2400€). Si nous poursuivons sur la QPC après cette première étape il un minimum supplémentaire de 6000€. Cet engagement financier devra être validé par un vote du CA de l'ADHF-F.
- Édition et envoi d'un Escargot qui Flotte (1500€)
- Développement de la partie « Patrimoine » du site internet (3500€)
- Validation de l'étude interne sur les eaux usées (max 4000€)

Il n'y a pas eu d'opposition à ces comptes qui ont été validés par l'assemblée.

Compte tenu des actions en cours et des dépenses prévues, des membres ont suggéré une éventuelle augmentation de la cotisation annuelle mais aussi la possibilité de donner plus selon son envie et de voir dans quelle mesure cela pourrait se traduire par une déduction fiscale. Quant à lui, le bureau estime que la cotisation se veut faible (20€ / an / bateau) car il est pour nous important d'avoir beaucoup d'adhérents à jour de cotisation pour assurer notre représentativité auprès de nos interlocuteurs, d'où la cotisation faible pour éviter que le prix ne devienne bloquant pour certains. En revanche il est envisageable de donner plus si vous le souhaitez et nous allons voir dans quelle mesure un reçu pour déduction fiscale peut être mis en place.

Rapport Moral

1/ Évolution du site

Carnet de bord :

Une présentation en live de l'utilisation du carnet de bord a été réalisée. Nous vous incitons à l'utiliser et à en parler aux adhérents. Il est accessible pour chaque bateau dans votre espace personnel (onglet Mon Compte situé à droite sur la page d'accueil du site www.adhf-f.org). Le formulaire pour créer des événements sur votre carnet de bord se situe en bas de votre page personnelle bateau. Profitez-en d'ailleurs pour mettre à jour vos informations et tout particulièrement vos adresses mail et postale.

VNF a encore cette année fait un rappel pour le maintien sur la liste d'attente pour les bateaux n'ayant pas spontanément fait la démarche. Il y a cependant de fortes chances que cela cesse. Le carnet de bord vous aide à ne pas oublier cette échéance par exemple. Les échéances vous sont signifiées au choix par SMS et/ou mail.

Par ailleurs VNF, avec notre autorisation communique sur ce carnet de bord et ce peut-être maladroitement, ce qui pourrait laisser penser qu'il existe un lien entre VNF et les informations contenues dans ce carnet de bord. Il n'en est rien et bien entendu même les membres du bureau de l'ADHF-F n'ont pas accès aux informations contenues dans ce carnet de bord qui reste personnel et respecte la confidentialité et les règles établies par la CNIL sur la protection des données personnelles.

Sachez enfin que nous avons connu un raté technique avec l'accès à votre page personnelle si vous êtes administrateur d'une association (président, référent ou trésorier). Désormais votre accès vous conduit sur votre page bateau, à partir de laquelle vous pouvez accéder à la page de votre association en utilisant le bouton en haut de page.

Rubrique patrimoine / plaques sur quai :

Ce sujet avait été développé il y a quelques temps mais reporté pour étaler les dépenses de développement du site internet. Compte tenu du besoin de faire valoir l'aspect patrimonial des bateaux logement, nous avons lancé la création de cette rubrique qui devrait être en place sur notre site prochainement.

Vous pourrez via votre espace personnel compléter les informations relative à votre bateau et que vous souhaitez partager. Il sera aussi possible aux visiteurs de ces pages web de prendre contact avec les propriétaires auxquels ils pourraient apporter des informations quant à leurs bateaux.

Ces pages sur les bateaux pourraient à terme permettre la fabrication de plaques informatives apposées aux bateaux, sur les passerelles ou sur le quai. Nous avons présenté la démarche à la Mairie de Paris qui apprécie l'idée.

Le budget de développement est de 3500 €.

Vente d'objets:

Nous pensons aussi utiliser le site pour vendre des objets permettant d'afficher nos couleurs. Nous allons refabriquer des guidons nautiques (fanions ADHF-F) pour lesquels nous privilégions la qualité. Il est possible que nous refassions également des T-shirts, et nous proposerons ces articles quasiment à prix coûtant, l'idée étant bien d'afficher nos couleurs et non pas de dégager un bénéfice.

2/ Organisation des Jeux Olympiques, les baignades

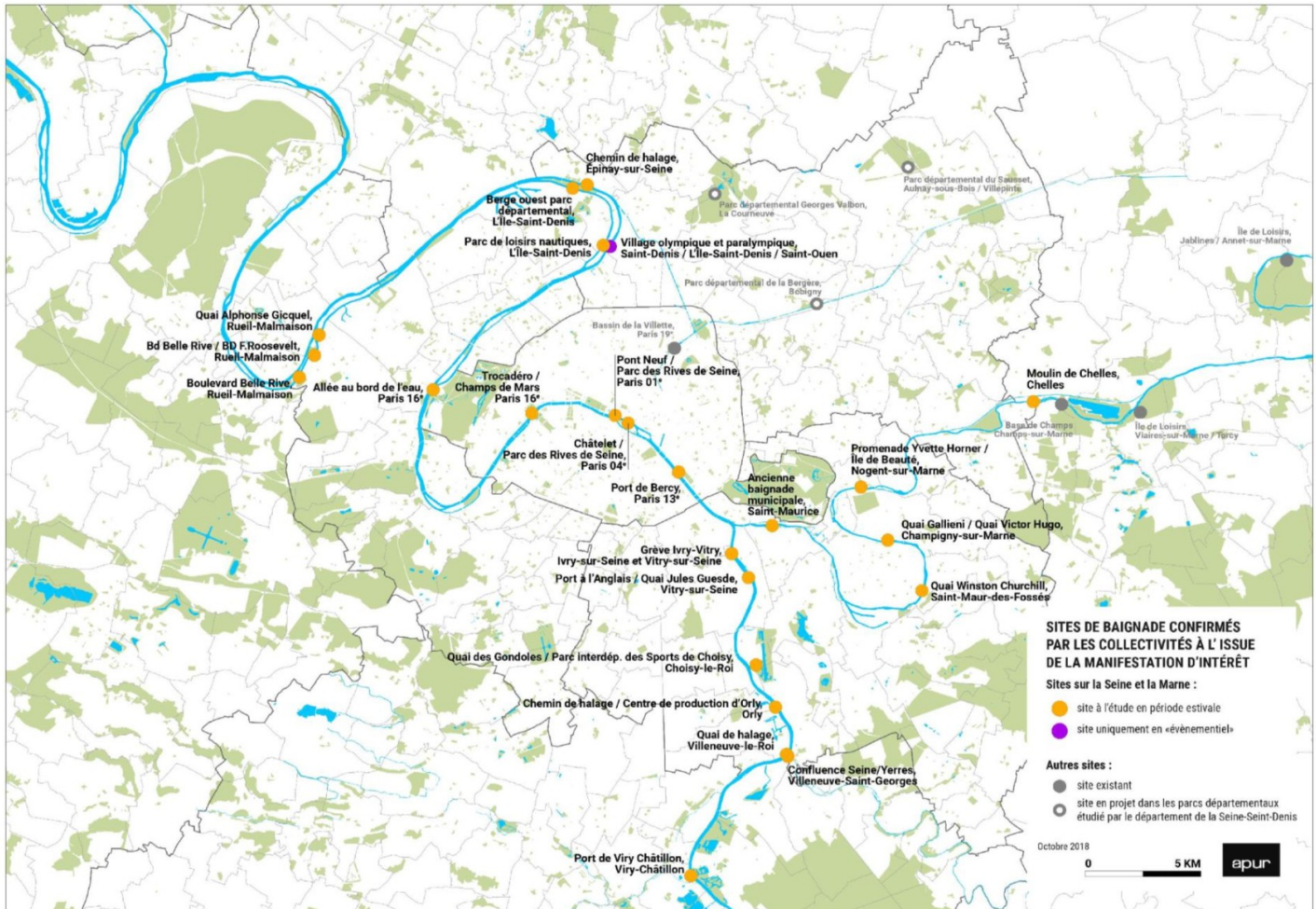
Sites de baignades :

Projet accéléré par les JO, objectif 2022 pour la Marne, 2025 pour la Seine. 23 sites sur la Marne et sur la Seine et d'autres sites sur le canal de l'Ourcq et de Saint-Denis sont à l'étude dont 3 à Paris (dans le centre un choix reste à faire entre deux possibilités).

Un « Comité Seine » a été créé pour définir ce qu'est la baignade en Seine et ses modalités de mise en place (taille des sites, usage des structures hors saison, etc...). A ce jour, un seul bateau pourrait être déplacé par un site de baignade.

Les sites de baignades ouvriront progressivement saison après saison. Ces baignades sont considérées comme un héritage des JO pour la qualité de l'eau. Le budget d'aménagement évalué entre 1,2 et 1,4 milliards d'euros dont plus de 80% du total estimé, recouvre des coûts inhérents à la reconquête de la qualité environnementale pour satisfaire les normes européennes.

La France a pris beaucoup de retard sur le sujet. Il s'agit de se conformer aux obligations réglementaires pour la collecte des eaux usées (création de réseaux, correction des mauvais branchements, 350 000 de ces branchements suspects sont en cours d'audit et au moins 10% de ceux-ci nécessitent d'importantes interventions), de zonage pluvial, de création de réseaux d'assainissement à quai et raccordement des bateaux et établissements flottants, d'ouvrages de régulation et d'optimisation du réseau d'eaux usées.



Le projet de sites de baignades

Jeux Olympiques et Paralympiques :

La question du choix du ou des lieu(x) (aval pont Léna / Bras de Grenelle) pour les épreuves en eaux vives n'est pas encore tranchée. Le COJO doit bloquer ses choix suite aux études actuelles courant avril 2019. Il y a aussi le Village Olympique sur la Seine entre l'Île St Denis et Saint Denis qui peut avoir un impact pour les bateaux logements du petit bras de l'île . A ce stade, il semble que l'impact soit moins important que pressenti même si rien n'est définitif.

Concernant le report de la navigation sur le petit bras de l'île Saint Denis les simulations de trajectographies ne prévoient pas de nombreux déplacements de bateaux logements. Des tests grandeur nature avec un convoi poussé de 180m confirmeront prochainement les déplacements de bateaux nécessaires. Un alternat sera en tout état de cause mis en place durant la période s'étalant de la mise en place du village sur l'eau jusqu'à la fin des jeux.

Il est cependant convenu que ces installations ne perdureront pas pour les Jeux Paralympiques et par conséquent l'usage du bras de navigation classique reprendra rapidement après les jeux une fois les installations déplacées. Il est actuellement fait état d'environ deux mois de fermeture du bras principal.

La mairie de Paris n'a aucun pouvoir sur le sujet Olympique puisque qu'elle n'est qu'à l'origine du dossier de candidature et que c'est désormais le comité interministériel au JOP qui a l'organisation entre les mains.

La préfecture de Paris milite auprès de la préfecture d'Île de France pour une modification à minima de l'environnement des berges de Seine durant la période des épreuves. Il est pour eux beaucoup plus simple de mettre en place un dispositif de sécurité exceptionnel sur un terrain déjà connu que de devoir repartir de zéro.

Nous avons par conséquent bon espoir que l'impact sera minime pour les bateaux logements de la zone choisie si ce n'est la mise en place évidente de contrôles d'identités pour l'accès aux personnes vivant sur les bateaux.

La préfecture exige du comité Olympique que les prises de contacts avec les personnes impactées se fassent dans les meilleurs délais afin qu'ils puissent être avertis suffisamment en amont des conséquences de l'organisation des épreuves en Seine.

Les réunions de travail sur le sujet Olympique sont régulières et l'ADHF-F mais aussi le collectif Paris Péniche et ANPEI sont systématiquement convoqués à celles-ci à la demande du préfet d'IDF. Nous serons donc en mesure de vous transmettre au fur et à mesure les informations utiles qui émaneront de ces réunions.

La loi olympique: relevage des eaux usées à Paris

Le dernier sujet directement lié aux JO et à la baignade est bien entendu les rejets des eaux usées que nous avons brièvement abordés précédemment. Il faut tout d'abord rappeler qu'à ce jour hormis pour le bief de Paris (périphérique amont à écluse de Suresnes) où la loi Olympique oblige le relevage aux réseaux aucun texte ni norme n'impose quoi que ce soit sur le rejet des eaux usées. Le rejet direct est interdit par la loi mais aucun décret d'application n'existe faute de normalisation de matériel de traitement.

3/ Traitement des eaux usées

Le raccordement aux réseaux des eaux usées est obligatoire à Paris par la loi Olympique sous un délai de deux ans une fois le réseau opérationnel. Les bateaux concernés recevront un courrier de leur gestionnaire mentionnant les modalités de raccordement et la date d'échéance.

Le collectif Paris Péniche, membre de l'ADHF-F, a été constitué pour représenter les bateaux concernés et être un interlocuteur direct avec les acteurs de la mise en place des JOP puis des baignades. Ce collectif regroupe désormais les associations parisiennes mais également la zone de Longchamp, de Neuilly, ainsi que les associations du bras de Villeneuve la Garenne.

Il est rappelé que lors des réunions traitant de ce sujet, l'ADHF-F tout comme le Collectif Paris Péniches ne s'opposent pas au principe du traitement des eaux usées des bateaux, mais demandent à ce que toutes les solutions soient étudiées en prenant en compte tous les systèmes existants avec leurs avantages et leurs inconvénients en fonction du lieu, du type

ou de l'usage du bateau, comme du coût d'installation, et en étudiant sérieusement les problèmes de faisabilité et de sécurité.

L'ADHF-F n'avalise ni n'impose un système, mais demande que chacun ait le choix entre plusieurs solutions selon sa situation et ses possibilités.

Cependant tous les systèmes que nous proposons et nombre d'inquiétudes que nous mettons en avant ne sont pas systématiquement intégrées dans les choix de nos interlocuteurs (Haropa, DRIEE, VNF, Agence de l'Eau...).

Les dangers du raccordement au réseau :

Le raccordement au réseau pour le relevage des eaux usées soulève encore nombre de questions. Haropa a récemment fait appel à un bureau d'ingénierie dans l'assainissement afin de travailler sur ces questions. Nous retiendrons particulièrement les interrogations suivantes :

- Surcharge des réseaux, risques de retour à bord, fiabilité des clapets anti-retour (voir la possibilité de bacs tampons).
- Longueur et esthétique des flexibles de raccordement (gel, engorgement, Architecte des monuments de France...)
- La question de la navigation (débranchement des flexibles, rejets sous pression.)

Cependant si cela se fait en toute sécurité la possibilité de raccordement aux réseaux existant est une solution. En revanche ce qui pose le plus de questions dans les zones où les réseaux n'existent pas (soit dans la très grande majorité des cas), c'est bien les coûts d'investissements, de l'ordre de 200 000 € par bateau pour le port Debilly par exemple. Et il est difficile de savoir qui paiera in fine la facture (y aura-t-il un R2 ?). En effet les réponses d'Haropa sur cette question font cruellement défaut malgré nos demandes continues.

C'est en ce sens, pour limiter des investissements démesurés alors même que le relevage a ses risques et ses limites que nous continuons à porter et développer des solutions alternatives au tout tuyau, économiques et écologiques. D'autant plus que ces solutions sont en phase avec l'esprit des JOP 2024 qui se veulent innovants, durables et à budget maîtrisé.

Les solutions alternatives :

Les solutions alternatives que nous mettons en avant nécessitent encore une acceptation/validation de la DRIEE. Nous nous donnons les moyens, par les chiffres et par des test in situ de prouver la performance de ces solutions.

- Barge de phyto-épuration.

Ces barges permettent de traiter les eaux noires et/ou grises. Elles se composent d'un traitement aérobie dans une barge puis d'une phyto-épuration sur le dessus végétalisé de la barge et enfin un traitement UV avant rejet en milieu naturel. Il est par ailleurs envisageable que ces barges servent d'écouare ou encore de support de passerelle et ce système demande peu d'entretien.

- Traitement à bord avec un système de type « Enteron »

Il combine le traitement aérobie avec un traitement UV en sortie, et à l'avantage d'être embarqué et donc de fonctionner en navigation.

- Combinaisons toilettes sèches / traitement à bord des eaux grises.

Les toilettes sèches suppriment les eaux noires et donc la partie la plus compliquée du traitement des eaux usées. Reste le traitement des eaux grises. Des première évaluations nous permettent de penser qu'une solution bac à graisses/filtres UV peut être suffisamment efficace pour atteindre les niveaux de qualité demandés.

Les autorités compétentes soulignent systématiquement la question du contrôle de ces installations. Mais nous sommes déjà soumis à de multiples contrôles (gaz, électricité, extincteurs, gilets) et des solutions simples et moins onéreuses pourraient sans doute justifier une contrainte supplémentaire. De toutes façon, que ce soit relevage ou solutions alternatives il y aura nécessairement des contrôles de conformité et d'entretien.

Nos actions :

Une barge de phyto-épuration de la société Aquatiris va être mise en place à Port Marly au printemps 2019. Nous envisageons en plus des données du fabricant un suivi régulier de la qualité des rejets.

Nous continuons à étudier le système Enteron dont les chiffres sont très convaincant et même exceptionnels avec une lampe à UV. Ce système déjà aux norme CE devrait pouvoir être accepté par la DRIEE.

Nous travaillons actuellement sur des études chiffrées qui pourraient confirmer la simplicité de traiter les eaux grises uniquement. Si tel est le cas la solution toilettes sèches/ traitement eaux grises, pourrait apparaître comme la solution la plus facile à mettre en place et la moins onéreuse. Reste la question des déchets, aujourd'hui le compost personnel et les ordures ménagères sont les seules solutions. Reviendra aux autorités compétentes de mettre en place la collecte nécessaire en fonction de l'engouement des toilettes sèches. Il nous faudra faire valider cette étude par un organisme d'étude spécialisé. Un budget de 4000€ est provisionné cette année pour sa réalisation.

Nous envisageons également de faire prélever pour analyses, les échantillons d'eau de rivières à l'amont et à l'aval de zones de bateaux-logements pour apprécier l'impact des bateaux.

Nous continuons dans le cadre de réunions de travail à faire évoluer ces solutions. L'ADHF-F est pour le traitement des eaux bien entendu et ce depuis longtemps. Nous souhaitons en revanche que rien ne soit imposé (d'autant plus si les aménagements à terre deviennent disproportionnés) et que ces quatre solutions soient normalisées afin que chacun puisse faire un choix en fonction des particularités de son bateau et de son emplacement ainsi que ses limites financières.

4/ Nouvelle tarification VNF

Report à 2020-2021

Une hausse de nos redevances nous est annoncé depuis plusieurs années. Elle devait avoir lieu début 2017, puis début 2018 et enfin début 2019. Lors d'une de nos dernières réunions, nous avons été informé d'un projet plus large de remise à plat de l'ensemble des tarifs VNF (bien au-delà des redevances bateaux logements), et de la mise en place d'un audit de VNF par un cabinet privé, qui va devoir travailler sur cette réorganisation.

La conséquence pour nous est qu'une nouvelle tarification n'interviendra pas avant 2020-2021, mais ce sursis ne veut pas dire que les propositions qui nous seront faites seront satisfaisantes.

Nos craintes :

Le gestionnaire principal du domaine, VNF, a énormément besoins d'augmenter ses ressources. L'Europe et la cours des comptes demandent aux gestionnaires de faire fructifier le domaine public.

Pour les autorités (Préfecture IDF, DRIEA, VNF, PdP...), "l'image" de l'habitat fluvial laissent penser qu'il existe plus ou moins directement une rente liée à l'emplacement du bateau sur le domaine public, et les montants des redevances ne sont pas à leurs yeux en phase avec les prix de l'habitat parisien.

Nous défendons, que le mode de calcul établi en 1995 et issu de longues négociations est juste car il s'appuie sur la moyenne locative de l'immobilier à Paris en excluant de la redevance, le bateau (propriété privée), et en ne considérant comme valeur locative, que la surface de l'eau (propriété publique estimée à 40% de cette valeur locative moyenne). Enfin ce calcul est diminué de deux abattements liés à la spécificité de l'habitat fluvial. Cette redevance définie à l'époque a été réévaluée chaque année sur l'indice du coût de la construction qui a augmenté entre 1995 et 2018 de 62.7% alors que la hausse du coût de la vie pour la même période a été de 40.3%.

Or que l'on reprenne le calcul, soit avec la hausse du coût de la vie, soit avec la valeur actuelle donnée par l'OLAP, les indices calculés sont en dessous de l'indice actuellement applicable.

	<u>1994</u>	<u>2018</u>	<u>2018</u>	<u>2018</u>
	base Olap	hausse ICC	hausse cout de la vie	base Olap actuel
		62.7%	40.3%	
Valeur moyenne locative Olap au m ²	12.20	19.85	17.12	18.60
Part foncier/immobilier	40%	40%	40%	40%
Abattement précarité	15%	15%	15%	15%
Abattement nuisances habitat fluvial	<u>20%</u>	<u>20%</u>	<u>20%</u>	<u>20%</u>
<u>Total redevance zone 0</u>	<u>3.32</u>	<u>5.40</u>	<u>4.66</u>	<u>5.06</u>
		(tarif actuel)	(tarif inflation)	(tarif théorique)

Nous craignons donc qu'une hausse sur le bief parisien entraîne par répercussion une hausse générale. En effet le point de départ du calcul est la zone 0 pour le port des Champs Élysées sur laquelle un abattement régulier de 20% par zone est appliqué pour les 7 autres zones suivantes, les tarifs province étant aussi indexés sur les tarifs parisiens.

Une hausse sur Paris aurait donc un impact sur le reste du territoire où la valeur marchande des bateaux est bien inférieure.

Le Fascicule Stratégique du Schéma d'Aménagement Fluvial de la Seine :

Ce document rédigé par la DRIEA sous le pilotage du préfet d'Île de France souhaite synthétiser les politiques et les orientations dans le domaine fluvial, et assurer un développement équilibré à l'échelle de l'Île de France .

Ces dernières sont en effet portées par une pluralité d'acteurs, représentatifs de la diversité des usages du fleuve et de ses berges, ce qui impacte leur capacité individuelle à appréhender de manière équilibrée les enjeux fluviaux dans leur diversité.

Le fascicule stratégique constituera ainsi un « Dire de l'État » porté à connaissance des décideurs publics et des porteurs de projets privés afin de mieux faire connaître et faire valoir les enjeux et besoins de la Seine comme support d'un transport fluvial économiquement, socialement et environnementalement performant.

Ce Fascicule Stratégique est pour le moment en cours d'élaboration et de discussion lors des réunions du Comité des Usages Fluviaux auxquels l'ADHF-F participe.

L'article 3.7 de ce fascicule qui traite "d'une réflexion autour du périmètre accordé à l'habitat fluvial" nous concerne tout particulièrement. Nous le reproduisons ci-dessous "in extenso".

" Environ 10 % du linéaire des berges de Seine à Paris est aujourd'hui occupé par des bateaux de plaisance et établissements flottants à usage d'habitation (« bateaux-logements »). Les tarifs de l'occupation du domaine public fluvial fixés par HAROPA-Ports de Paris et VNF du fait du caractère révocable de cette occupation et des coûts d'entretien sont faibles par rapport au prix de l'habitat dans l'agglomération parisienne. A Paris et dans les Hauts-de-Seine, la redevance fixée après de longues négociations en s'appuyant sur la valeur locative moyenne de l'agglomération, correspond au tiers environ des tarifs appliqués aux installations d'animation et de loisirs. En outre, le prix de vente élevé de ces constructions flottantes dont l'emplacement est recherché interroge les pouvoirs publics sur la captation par des particuliers d'une rente liée à l'emplacement privilégié de leurs logements sur le domaine public. Pour ces raisons, VNF et Haropa-Ports de Paris se sont engagés dans une démarche de revalorisation des tarifs afin d'obtenir un meilleur partage de la valeur des berges. Au-delà de cet aspect, les berges occupées pourraient être sollicitées à court et moyen terme pour des projets notamment de logistique urbaine fluviale. Or, un projet de logistique urbaine fluviale bénéficierait de manière plus importante aux citoyens parisiens à travers ses caractéristiques écologiques que l'accueil d'habitat fluvial. Dans ce contexte, si la contribution que l'habitat fluvial peut apporter à la mise en valeur paysagère de la Seine est réelle, son intégration dans les zones à fort enjeux économiques pourra être interrogée. »

Il est clair que la rédaction de cet article est en mesure de nous inquiéter quant à la pérennité des emplacements et à l'évaluation du montant des redevances. Il est également important de comprendre qu'en l'occurrence, Paris risque de servir d'exemple pour l'ensemble du territoire.

Présente à toutes les réunions sur le sujet, l'ADHF-F s'attachera à défendre au mieux l'intérêt de l'habitat fluvial.

5/ Modification des règles de gestion

Les règles de gestion appliquées en complément des COT existent déjà, mais certains articles vont être modifiés. Elles auront également vocation à s'appliquer à moyen terme à l'ensemble du territoire sur le Domaine Public Fluvial. Beaucoup de ces modifications sont minimales, vous retrouverez ci-dessous les plus importantes.

Introduction de la notion d'activité économique :

L'article 1.05, « Usage du bateau », précise la nouvelle notion "d'activité économique". Cette définition, plus large que l'activité commerciale, inclue toute activité qui s'inscrit dans le cadre de l'existence d'un marché. Elle est issue d'une directive européenne qui a été transposée en droit français dans le CG3P (Code Général de la Propriété des Personnes Publiques). Sa définition, très large, englobe les locations et les activités libérales sans précisions particulières.

Or VNF a récemment été informé, au travers de l'ordonnance "Transparence" de l'État, de la nécessité de respecter les articles L2122-1-1 et les suivants du CG3P qui réglementent l'usage des occupations sur le domaine public fluvial, y compris sur les zones normalement réservées au logement.

Les conséquences de cette application dans les règles de gestion de nos COT, seront, pour les bateaux exerçant une activité économique, l'obligation de présenter un appel à projet au terme de leur COT, c'est-à-dire de remettre celle-ci en concurrence avec d'éventuels autres appels à projet (ce qui est déjà le cas depuis longtemps pour les bateaux activités).

Seront particulièrement visées les locations touristiques types Airbnb, où les activités libérales recevant du public. Depuis quelques temps VNF, et les autres gestionnaires du DPF, s'inquiètent de ce type d'usages sur les bateaux logements, il semble qu'ils saisisent l'occasion pour les empêcher.

Le risque de perdre son emplacement est donc réel, et la seule possibilité de l'ADHF-F sera d'essayer d'exclure de ce type d'activité, les locations moyennes et longues durées avec bail, et les activités libérales individuelles sans personnel et sans réception de public.

Le renouvellement des emplacements pour les bateaux ayant une activité économique à bord ne se fera donc plus quasi automatiquement comme c'est aujourd'hui le cas (même si ce n'est pas une obligation du gestionnaire), mais devra obligatoirement être mis en concurrence.

Le choix du projet sera fait par le gestionnaire, en concertation éventuelle avec la commune riveraine, et ces deux entités pourront alors choisir de conserver le statut logement, et donc de refuser l'activité économique, ou d'accepter celle-ci, mais peut-être avec un autre amodiatrice.

Dans ce dernier cas ce sera pour l'ADHF-F un emplacement bateau logement qui disparaîtra et peut être bien d'autres par la suite.

Il faut bien comprendre que nos gestionnaires n'auront que très peu la possibilité de contourner ce texte (qui est la transposition en droit français d'une directive européenne), si ce n'est à la marge, en fixant éventuellement des seuils minimaux.

L'ADHF-F s'emploiera, dans la limite de ses possibilités juridiques, à définir et à négocier ces seuils minimaux, mais il est clair que chacun devra réfléchir aux conséquences de l'usage « commercial » de son bateau en fonction des nouveaux articles de ces règles de gestion.

Note de calcul d'amarrage :

VNF demande désormais une note de calcul d'expert sur la conformité des amarrages à l'occasion de la vente des bateaux, ce qui peut éventuellement se comprendre, mais il souhaite étendre cette obligation à chaque renouvellement de COT, ce qui pose plus de problèmes, l'amarrage étant de la responsabilité des bateaux. Nous nous opposons donc à cette généralisation de l'obligation des notes de calcul lors d'un simple renouvellement de COT.

Modification et substitution des bateaux :

Les critères de modification des bateaux vont être clarifiés. Désormais les surélévations ne pourront plus dépasser 25% de la surface du rectangle circonscrit au bateau, sur un seul étage, en incluant toutes les superstructures déjà existantes sur le bateau (logement, marquise, surélévations anciennes), et avec obligation de conserver des plats bords.

Il sera aussi possible sous certaines conditions de substituer un bateau par un autre (en particulier dans le cas du remplacement d'une épave ou d'un bateau en mauvais état).

6/ Impôts fonciers

Nos actions antérieures :

En 2015 et 2016 nous avons demandé aux députés de mettre en place les amendements nécessaires à la modification ou l'abrogation de l'article 1381-3 du CGI : « Les bateaux utilisés en un point fixe et aménagés pour l'habitation, le commerce ou l'industrie, même

s'ils sont seulement retenus par des amarres sont également soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties. »

Ces dépôts d'amendement de la part de plusieurs députés d'appartenance politique différente n'ont pas abouti, la commission des finances invoquant l'obligation de compensation de la diminution d'une ressource.

En 2017 nous nous sommes adressés aux députés en leur demandant de faire modifier l'assiette de calcul de la TF pour les bateaux. Cependant la mise en place d'un nouveau gouvernement et d'une nouvelle chambre aura semble-t-il eu raison de cette demande restée sans réponse.

Étude juridique et réflexion sur la mise en place d'une QPC :

Nous avons donc choisi d'étudier la pertinence que pourrait avoir une QPC (question prioritaire de constitutionnalité) quant à la validité de cet article et donc de cet impôt dans la loi.

Nous sommes à l'étape de la consultation avec un avocat spécialiste des QPC, et nous allons engager 2400€ de frais cette année pour une étude juridique préliminaire. Une procédure complète pour cette QPC pourrait coûter 8400€ sur plusieurs années. Nous communiquerons régulièrement sur l'avancée de cette procédure.

7/ Événements festifs

Fêtes des bateaux :

Ce rassemblement sur l'Île Robinson à Torcy aura lieu à la Pentecôte comme chaque année du samedi au lundi.

Rassemblement à Samois :

Une première édition de ce rassemblement à Samois à eu lieu l'été dernier. Il propose un autre rassemblement de bateaux logements, cette fois sur la Seine. La deuxième édition aura lieu cette année fin juin/début juillet.

Journées de l'Habitat Fluvial :

Les gestionnaires ne sont plus très ouverts à certaines largesses au niveau des tarifs de l'occupation du domaine et nous demandent de payer le prix fort pour l'utilisation d'un quai. A cela s'ajoute les mesures drastiques en termes de sécurité imposées par la préfecture dans le cadre de rassemblements et manifestations sur le domaine public et qui ont également un coût non négligeable.

Ces raisons rendent très compliquée depuis plusieurs années l'organisation de JHF. Cependant nos derniers contacts avec la Mairie de Paris nous donnent de nouveaux espoirs pour des JHF (certainement sous une forme différente des précédentes). La ville de Paris a choisi de s'approprier le fleuve plutôt que de lui tourner le dos et son pôle événementiel envisage très sérieusement de grandes manifestations nautiques sur la Seine, en plus des baignades. Ils ont montré un grand intérêt à la participation des bateaux logements naviguant dans ce qui pourrait être une parade à travers Paris ou encore un rassemblement. Nous pourrions donc profiter d'un tel événement pour organiser de nouvelles JHF. A suivre...

8/Questions

Certaines réponses aux questions posées et pour lesquelles il s'agissait de précisions sur des points abordés ont été réintégrées au compte rendu.

AIS : La société Discount Marine, basée à Boulogne-Billancourt semble être la plus compétitive sur ce marché. Le fait de grouper le déplacement d'un technicien pour certification de l'appareil permet une mutualisation de ce coût.

Bateaux à couple à Boulogne, nouvelles COT : en principe les bateaux mis à couple sont ceux qui s'étaient installés sans autorisation et en passant devant les bateaux de la liste d'attente, l'ADHF-F ne s'y est pas opposée car c'était une solution pragmatique pour résoudre les problèmes de déplacements de bateaux stationnés en zone dangereuse. Par contre nous sommes opposés au fait qu'on impose des bateaux à couple aux bateaux régulièrement autorisés (sauf dans les zones qui sont depuis toujours installées de cette manière comme le Port des Champs Élysées). Nous veillerons sur le fait que certains bateaux avec COT en règle ne se retrouvent pas avec une nouvelle COT mentionnant le stationnement à couple.

COT question sur l'entretien des berges et des arbres : Nous devons effectivement entretenir les abords et l'espace entre la berge et le bateau. Concernant les arbres dangereux c'est à VNF de les retirer. Le problème est qu'ils n'ont pas les moyens de le faire. Après appel d'offres, c'est donc une société privée qui intervient et coupe parfois tout...

Dispositif d'amarrage : quel que soit le système choisit ou imposé, il est à la charge du propriétaire du bateau (études et travaux). Cet amarrage doit répondre aux exigences imposées pour des hauteurs d'eau équivalente à la crue de 1910 +5%.

Suggestion concernant le raccord au tout à l'égout : il pourrait y avoir une cuve flottante entre le bateau et le quai. Le raccordement à l'égout se ferait à partir de cette cuve et en cas de problème de clapet, l'égout ne se déverserait pas dans le bateau mais dans la cuve flottante qui coulerait ...(mais il vaut mieux ça que le bateau)...

Assurance : l'ADHF-F peut-t-elle conseiller une (ou des) assurance sérieuse : cela nous est impossible, nous n'avons jamais pu étudier la question.

Abattement mobilité : la phase test est désormais finie et n'est plus renouvelée en 2019. Un bateau navigant n'a donc actuellement plus d'abattement spécifique à la navigation. L'ADHF-F estime que c'est la voie vers la disparition des navigants au profit des EF ce qui deviendra dommageable à l'habitat fluvial. L'ADHF-F va essayer de faire en sorte que ceux qui ont acheté la vignette en 2018 et qui n'ont pas fait la demande de réduction sur leur COT avant 2019 puissent en bénéficier. Aussi l'ADHF-F militera pour qu'un avantage persiste pour les bateaux navigants afin que le parc de l'habitat fluvial ne devienne pas un parc EF que les gestionnaires ont d'autant plus de mal à gérer d'autant plus en cas de situation exceptionnelle (crue).

Garantie des COT: Les gestionnaires régularisent actuellement les garanties (cautions) des COT. En effet ils ne peuvent plus demander de garanties financières sur les COT. Ils mettent donc en place le remboursement de ces garanties lors du renouvellement des COT ou de la vente du bateau. Ne soyez donc pas étonné de voir apparaître ce remboursement mais restez vigilant sur l'effectivité de celui-ci (généralement un avoir sur dû à percevoir).