

Compte Rendu de l'Assemblée Générale de l'ADHF-F

Suivie d'un débat avec M. Papinutti, Directeur Général de VNF

**Samedi 14 janvier 2017,
Bateau Bali, port des Champs Elysées**

L'AG a eu lieu sur le Bateau Bali, stationné pour cette occasion à Paris sur le Port des Champs Elysées. La convocation, accompagnée de l'ordre du jour a fait l'objet de 2 envois mail. Un courrier postal a ensuite été expédié, mais il semble qu'il soit arrivé malheureusement trop tard pour certains. Nous nous en excusons auprès de ceux qui n'ont pu être prévenus à temps.

plus de 80 personnes étaient présentes représentant les associations suivantes:

Sur la Seine

Poissy
Port Marly
Bezons
Longchamps
Puteaux
Bagatelle
Neuilly
Boulogne

Sèvres
Issy les Moulineaux
Port de Javel
Grenelle
Paris Tour Eiffel
Port Champs Elysées
Quai St Bernard
Austerlitz

La Rapée
Alforville
Athis aval
Athis amont
Port aux cerises
Draveil
Port premier
Gravon

Sur la Marne

Maisons Alfort
Saint Maur
Noisy
Torcy

En région

Lyon (ARAHF)

Introduction

Christian Duguet rappelle le fonctionnement de la fédération ADHF-F qui regroupe plus de 100 associations sur l'ensemble du territoire.

L'Assemblée Générale est ouverte à tous les adhérents individuels, et à pour objet d'informer sur nos actions présente et à venir. L'AG se réunit au moins une fois par an, et à cette occasion Le trésorier présente le rapport financier, et le président présente son rapport moral.

L'organe dirigeant de l'ADHF-F est le Conseil d'Administration constitué de chaque association représentée par leur président ou leur référent, qui sont porteur en cas de vote du nombre de voix de leurs membres à jour de leur cotisation. Le CA se réunit au plus un mois après l'AG, et à chaque fois que des décisions importantes sont à prendre.

Le CA élit un bureau chargé d'organiser les affaires courantes.

Sa composition est actuellement la suivante, les modifications de fonction et les nouveaux entrants seront présentées et voté au prochain CA:

Christian Duguet
Nicolas Lehman
Rodolphe Soucaret
Damien Bressy
Danielle Payen
Antoine Calix
Marc Taris

Président
Vice président
2ème vice président
Trésorier
Secrétaire
Secrétaire adjoint
Membre

Nouvelle fonction

Président
Membre
Vice président
Trésorier
Membre
Secrétaire adjoint
Membre

François St Cast
François Verdeau
Raphael Collette

Membre
Membre
Membre

Membre
Membre
Secrétaire

Jean Pascal Huvé de l'association de Longchamps (AFL) s'est proposé pour nous rejoindre, d'autres volontaires seront les bienvenus avant notre CA qui aura lieu en mars 2017.

Rapport financier présenté par Damien Bressy notre trésorier

2016, année sans Journées de l'Habitat Fluvial, entraîne un rapport financier simplifié. Damien présente ce rapport sur vidéo projecteur avec des graphiques et un comparatif sur les 10 dernières années. Les présidents d'association ont reçu ce tableau par mail pour les 3 dernières années.

A niveau des revenus on constate que nous n'avons aucune subvention, et que nos seules ressources sont les cotisations. Elles représentent une moyenne récurrente d'environ 500 bateaux sur plus d'un millier inscrits. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a que la moitié des bateaux qui cotisent, car les paiements sont souvent irréguliers, plus par oubli que par refus, et si l'on prend les bateaux qui ont cotisé au moins une fois sur les 3 dernières années, la moyenne s'établit entre 750 et 800.

Nous en profitons pour remercier chaleureusement les associations qui depuis des années cotisent très régulièrement, et pour encourager tous ceux qui le font moins à s'acquitter de cette participation volontairement très faible à la vie associative de notre fédération (20€ par an et par bateau). L'état des cotisations de chaque bateau est consultable sur notre site avec votre mail et votre mot de passe.

L'ADHF-F ne fonctionnant qu'avec des bénévoles, ne se nourrissant que de pizzas dans les réunions ou dans les pliages et envois de courrier, les dépenses sont faibles et la situation financière est plutôt bonne. Elle devrait nous permettre de prévoir les investissements nécessaires pour communiquer de mieux en mieux avec nos adhérents, tout en conservant une réserve suffisante pour d'éventuelles actions juridiques.

Quitus est donné au rapport financier..

Rapport moral présenté par Christian Duguet président

Actions en cours

1/ Taxe foncière

Il est rappelé que selon l'article 1381-3° du CGI:

les bateaux utilisés en en point fixe, et servant à l'habitation de leur propriétaire sont soumis à la taxe foncière, même s'il sont seulement reliés par des amarres.

Tous les bateaux ne la payent pas, mais cette imposition gagne régulièrement du terrain selon les centres des impôts. voir <http://adhf-f.org/taxe-et-impots-13.html>

En 2015, nous avons décidé d'une action auprès des députés, mais pour laquelle notre information était parvenu un peu trop tard pour les dépôts d'amendements.

En 2016, nous avons pris garde que notre courrier à tous le députés parvienne dans des délais suffisants pour que les dépôts d'amendements puissent être déposé en temps.

Or, malgré beaucoup de retours favorables, les amendements déposés et signés par une trentaine de députés de tous bords ont été rejetés sans même être discutés, par la commission des finances présidée par Valérie Rabaud au titre de l'article 40 qui précise qu'aucune ressource de l'état ne peut être supprimée sans compensation équivalente.

Deux députés nous ont incités à déposer une proposition de loi (plutôt qu'un amendement à la loi de finance qui ne peut se déposer qu'une fois par an), ce que nous souhaitons faire, mais après avoir demandé une étude à un juriste que nous avons contacté..

Reste aussi la possibilité de poser une QPC (Question Prioritaire de Constitutionnalité) au vu de l'incohérence que constitue l'imposition d'un bien meuble sur un domaine dont nous ne sommes pas propriétaire, et sur lequel nous n'avons qu'une autorisation précaire.

De toute manière, nous continuerons notre action auprès des députés, au moment du vote de la loi de finance fin 2017, d'autant que la composition de l'assemblée nationale aura été modifiée.

Intervention de Jean Pascal Huvé (AFL): en cas de revente d'une résidence principale on peut bénéficier d'exonération des taxes sur la plus-value de la vente.

L'assujettissement à la Taxe Foncière pour un bateau qui est notre résidence principale, nous permet d'être exonéré de cette plus-value.

Réponse: A priori, un bateau est un bien meuble non assujetti à l'impôt sur la « plus-value » quand il est vendu « sous seing privé ». Cependant ce n'est sans doute pas le cas si le bateau est vendu avec un acte notarié.

Toutefois si nous parvenons à faire supprimer cet article du CGI, il semble improbable que l'administration demande un document qui n'existe plus, mais nous devons être attentif à cette question.

2/ Nouveautés sur le site

Afin d'améliorer notre communication, nous avons réfléchi à de nouvelles rubriques à apporter sur notre site. Dans ce domaine, les coûts d'investissement ne sont pas négligeables, mais il nous semble essentiel de ne pas se laisser distancer sur le plan de la communication, et sur les services que nous pouvons apporter aux adhérents.

Les premiers devis que nous avons se montent à plus de 11 000 euros dans le cas où nous faisons la totalité de ce que nous avons demandé, mais il est important toutefois de relativiser, d'abord en comparaison avec les informations et les services apportés, mais aussi en considérant que si notre situation financière est plutôt bonne, ce ne doit pas être dans le but de thésauriser, mais plutôt d'investir dans l'intérêt de tous

Nous proposons donc de mettre en place les améliorations ou évolutions suivantes qui devront être validés par le prochain CA.

- Mise en forme **Responsive Design** qui permet une consultation plus simple et plus claire à partir des téléphones mobiles
- Possibilité de modification personnalisée des **mots de passe** pour éviter les oublis
- Création d'une fonction **d'appel à cotisations** en début d'année, et de **relance automatiques** pour une meilleure régularité des paiements.

Intervention de Rémi Charrouset (Neuilly): Nous souhaitons conserver notre relation avec nos adhérents et la gestion de ces relances. Il n'est pas souhaitable qu'il y ait un doublon.

Réponse: toutes les associations ne fonctionnent pas aussi efficacement et nous devons avoir la possibilité de relancer si nécessaire et individuellement les bateaux ou les associations les moins actives. De plus il existe un certain nombre de bateaux individuels qui ne sont pas réunis en association. Il reste toutefois évident que la fédération préfère percevoir les cotisations au travers de ses associations plutôt que bateau par bateau.

- Création d'un système de paiement par **PayPal**, pour le règlement des cotisations, mais aussi à terme dans le cadre de la mise en ligne d'une boutique permettant la vente de produits ADHF-F (tee shirt, drapeau, etc...)
- Création d'un **Carnet de Bord Personnel** accessible par mot de passe avec un calendrier qui permettra d'automatiser ses propres échéances (renouvellement de la COT, du Titre de navigation, du gaz, des extincteurs, des bouteilles d'air comprimé...etc) et qui pourra générer des relances par mail et par SMS. Il est suggéré qu'un espace de stockage soit disponible pour l'utilisateur dans cette rubrique pour stocker des données plus personnelles.
- Amélioration de la rubrique **Petites Annonces**

- Création d'une rubrique **Patrimoine**: Nous avons constaté qu'il y avait une perte de la mémoire de l'histoire du bateau au fur et à mesure des changements de propriétaires. Il s'agit de proposer la possibilité de réaliser une page en ligne des caractéristiques et de l'histoire de chaque bateau. Cette page "formatée" pourrait également permettre la fabrication de panneaux d'information, dont les associations pourraient se saisir pour faire poser sur leur quai, l'historique de chaque bateau.

Suggestion: Il est souhaité que les logos ADHF-F sur les correspondances électroniques soient "actifs". Un simple clic sur le logo fait le lien vers le site et augmente ainsi le trafic.

Il est suggéré la mise en place d'une consultation (par mail par exemple) quant aux modifications qui seront mises en place et votées lors du prochain CA.

3/ Assainissement

Rappel de l'étude de l'étude de l'ADHF-F, réalisée en 2007 par le cabinet SEPIA voir <http://adhf-f.org/traitement-des-eaux-usees-6.html>.

En résumé, la pollution due aux bateaux est minime, et le traitement très compliqué à mettre en place, et coûteux à entretenir.

3 types de solutions sont possibles:

- Le raccordement aux réseaux qui pose la question de la protection du bateau par un système d'anti-retour fiable à 100% (à priori il n'en existe pas), et du coût important de ce raccordement, quand il est possible (ex. à Longchamps environ 60.000€ par bateau)

- Le stockage à l'intérieur qui pose la question du pompage régulier, et du volume de la cuve, les rejets d'eau usées pour une famille de 3 à 4 personnes est de 5 à 6 m3 par mois. De toute manière, il est interdit de stocker des eaux usées dans un lieu d'habitation.

- Les systèmes de traitement embarqués qui ne disposent pas de normalisation.

Tous ces systèmes nécessitent de regrouper les évacuations en un seul point, ce qui est difficile pour des bateaux déjà aménagés.

Nous avons pris contact, peu avant notre AG avec un fabricant de système de traitement par phyto-remédiation ou phyto-épuration (végétal): Ce fabricant est intéressé pour réfléchir à adapter son système aux bateaux, avec la fabrication possible d'un bac flottant d'environ 12m² pour une famille (rien n'empêche qu'il fasse 2x6 m pour se positionner coté berge). Nous n'en sommes le moment qu'aux recherches, rien n'est encore confirmé, mais la piste est intéressante.

Urgence : compte tenu de la candidature de la ville de Paris aux JO 2024 (compétitions nautiques et de natation sur la Seine), le sujet est redevenu brûlant et la pression est mise sur les différents acteurs politiques et administratifs, qui visent les bateaux stationnaires en particulier.

Jean Pascal Huvé (AFL) rappelle les événements intervenus en amont de la prise d'eau de Boulogne entre Sèvres et Suresnes

Arrêté préfectoral du 31/12/2015 : aucun rejet possible jusqu'au pont de Sèvres ce qui induisait l'expulsion de 20 bateaux

Il a été obtenu, de la part de la préfecture un moratoire (appuyé par VNF) de 2 ans pour se mettre en conformité. Une action est menée pour une demande de raccordement au tout à l'égout.

Guillaume Gorge (Alfortville) rappelle que les JO 2024 sont un facteur d'accélération des prises en compte écologiques. Ce sont essentiellement les pollutions fécales qui posent problème. Pour limiter celles-ci, dans le cadre de certaines épreuves de JO dans Paris, il a été envisagé, à minima, de ne pas utiliser les toilettes des bateaux et de mettre en place des toilettes sèches sur les quais. Une solution mais qui soulève tout même la question de l'évacuation des déchets

Le traitement des eaux usées sur les bateaux à passagers fonctionne, de plus en plus systématiquement, avec une cuve embarquée vidée très régulièrement à quai. Comment nous engager sur des systèmes sans garantie qui ne puissent être remis en cause rétroactivement par la mise en place d'une normalisation ? Il serait souhaitable que plusieurs systèmes puissent être normés afin de donner le choix de la solution adaptée à chacun.

Gilles Parmentier (Sèvres, Meudon et Issy les Moulineaux) Malgré d'importants travaux de réaménagement sur 4km (env 80M€) il n'y a pas eu de raccordements au tout à l'égout sur l'ensemble de la zone (un seul bateau, à Sèvres, est connecté au réseau installé).

Rappel de l'existence, sur les réseaux d'égouts, des déversoirs d'orage qui, par un système de trop plein, déversent dans la rivière des quantités d'eaux usées sans commune mesure avec la pollution engendrée par l'ensemble des bateaux logements.

On cite un cas où la municipalité a négocié un contrat de sous-traitance de son assainissement avec une entreprise privée et dans lequel était stipulé que « les rejets des bateaux logements » devaient être pris en compte.

Différents systèmes de relevage des eaux usées existent, qui présentent des avantages et des inconvénients (déversement par gravitation, pompage par refoulement ou pompe à vide..) Il est donc important de se préoccuper du sujet avec les communes avant la mise en place de ce type de sous-traitance.

4/ AIS (Automatic Identification System)

C'est un système qui permet d'identifier un navire et de connaître sa route et sa position. L'AIS de type A concerne les eaux intérieures. Cet équipement est obligatoire depuis un an, pour tous les bateaux de plus de 20 mètres qui naviguent.

Nous avons demandé qu'il ne soit pas applicable aux Bateaux Logements ou qu'il soit trouvé des solutions mieux adaptées à nos usages. Jusque là fin de non recevoir des gestionnaires et du ministère qui restent campés sur la réglementation en vigueur.
Ordre de prix : type A = entre 2500 et 3000€

Beaucoup de plaisanciers ont un AIS de type B « maritime » (autour de 500€ avec une installation possible soi-même), mais cet AIS B n'est pas réglementaire sur le réseau fluvial.

Guillaume Gorge (Alfortville) confirme que seul est envisageable l'AIS de classe A, le ministère s'opposant à l'utilisation de l'AIS maritime qui n'est pas adapté à l'usage fluvial (par ailleurs, l'AIS B devrait évoluer aussi).

Un établissement flottant (non motorisé) n'a pas nécessité d'avoir un AIS, sauf en cas de stationnement dans le chenal. En cas de déplacement avec un pousseur, c'est le pousseur qui configure son AIS.

Proposition à étudier : Location d'AIS configurés à la demande pour des navigations exceptionnelles, déplacements au chantier par exemple (ce système est pratiqué sur le Danube pour des bateaux de plaisance).

5/ Vignette

En 2012 le tarif de la vignette était calculé à la surface, mais avec un plafonnement à 60m² (une Freycinet à une surface de 195m²).

En 2013 le principe de calcul a été changé, il n'est plus à la surface, mais à la longueur. Par contre le plafonnement a disparu.

Ce changement de calcul a entraîné une augmentation de l'ordre 2,5 pour une Freycinet de 38.50m.

A la dernière Journée de l'Habitat Fluvial de 2014, M. Papinutti nous avait informé qu'une réflexion était menée sur une nouvelle tarification.

Plus récemment, lors de discussions avec M. Denet, nous avons appris que la tarification de la vignette resterait inchangée, mais qu'elle serait remboursée, à 80% , par un abattement sur la redevance R1, pour les bateaux ayant une COT.

M. Papinutti étant présent à 17h, nous reprendrons ce point lors de nos échanges.

6/ Retour d'informations sur les crues de juin 2016

Une réunion a eu lieu le 9 janvier dernier, dans les locaux de VNF: 30 associations de l'ADHF-F étaient représentées

Globalement : Nous avons constaté des difficultés dans les procédures de prévisions (hors compétences VNF mais du service des crues) et de communication aux usagers.

Nous avons rappelé notre proposition d'ancrage dans le chenal pour l'ensemble des bateaux, système qui nous semblait avoir été entériné par M. Papinutti, mais il s'avère que cela nécessite un accord préalable de VNF avant chaque mise en place.

Un compte rendu de la réunion du 9 janvier va être rédigé par M.Denet. Nous le transmettrons, via notre site, à tous les adhérents.

7/ Suppression de l'abattement E en cas de vente du bateau

En Ile de France, nous bénéficions d'un abattement pour équipements réalisés par le bénéficiaire de la COT (fluides, passerelle et organes d'amarrage) jusqu'à 25% de la redevance R1.

Ceci avait fait l'objet d'une négociation en 1995 pour compenser une augmentation inacceptable des tarifs et pour assainir le parc de stationnement avec des installations « bricolées » et non sécurisées. voir <http://adhf-f.org/redevances-11.html>

Nous nous sommes rendu compte fortuitement, qu'à l'occasion du changement de propriétaire du bateau (vente, donation ou partage..), cet abattement disparaissait.

Dans l'ignorance des systèmes tarifaires, les nouveaux propriétaires n'ont pas opposé de réclamation (d'autant plus qu'ils n'auraient sans doute pas obtenu leur COT dans ce cas), et cette information ne nous est pas remontée, car VNF avait bien pris soin de ne pas nous en avertir.

A notre demande, des discussions sur ce sujet ont eu lieu avec M. Denet il y a plus d'un an.

Leur argument était de dire que le nouveau bénéficiaire de la COT n'étant pas celui qui avait investi dans les équipements ne pouvait plus bénéficier de l'abattement. Nous avons évidemment contesté cette interprétation, d'autant que comme précisé plus haut, cet abattement avait été concédé en 1995 pour réduire le montant global des tarifs et apaiser ainsi une réaction très vive des propriétaires de bateaux logements.

Toutefois, suite à ces réunions, une solution semblait se dessiner pouvant convenir à tout le monde: faire appel à un expert, à la charge du nouveau propriétaire, pour vérifier l'état des installations. Dans ce cas, le retour l'abattement de 25% compenserait très vite le prix de la visite de l'expert. Mais cela supposait d'établir un cahier des charges commun à tous les experts.

D'où l'importance de ce cahier des charges à établir, pour le moment, nous n'avons aucune réponse de la suite donnée à cette proposition. Nous poserons la question à M. Papinutti.

Intervention inconnue : Attention au cas d'une expertise qui a mis en évidence 2 points de non-conformités avec copie transmise à l'administration et à l'assurance. Elle a entraîné l'ajournement de la COT et de l'assurance tant qu'il n'y avait pas de remise en conformité.

Réponse:il faudrait connaître avec plus de précision ce cas, mais les missions données aux experts chargés de vérifier les équipements n'auraient rien à voir avec les missions pour la conformité du bateau, et il n'auraient donc pas à entrer dans le bateau.

Nos Inquiétudes

Les tarifs

C'est une vraie inquiétude, car nous n'avons pas encore de visibilité

(non dit à l'AG: Nous avons un rendez-vous à ce sujet le 27 février prochain).

Depuis 2014, nous avons eu 2 réunions sur la possible modification tarifaire des redevances.

Nous avons compris, depuis longtemps, que VNF voulait supprimer les abattements consentis en région parisienne et revoir de façon globale la tarification.

Nous avons également souhaité que soit revu la redevance R2.

Par contre, à chaque fois, nous avons souhaité une simulation de leur proposition, car les changements risquent d'être différents selon les zones, et nous devront consulter tout le monde. A ce jour, nous n'avons toujours rien.

Ce thème est systématiquement abordé lors de nos réunions avec le bureau stationnaire de VNF mais ces sujets restent en attente d'une validation de leur hiérarchie.

Lors des rencontres avec M. Denet, celui-ci s'est voulu rassurant : VNF voulait revoir la tarification de façon globale ce qui ne signifiait pas pour autant qu'elle serait revue à la hausse (quelques doutes nous effleurent !!!).

Cette « épée de Damoclès » qui est toujours au-dessus de nos têtes demandera toute notre vigilance.

Nos Rassemblements festifs

1/ Journées de l'Habitat Fluvial

Pour prévoir cet événement, l'autorisation de la Mairie de Paris devait nous être donnée au plus tard pour le début du mois de juin, ce qui malgré plusieurs rappel n'a pas été le cas.

Ne pouvant prendre le risque de nous engager auprès des fournisseurs et des exposants et de subir une annulation de dernière minute, nous avons donc décidé d'annuler pour cette année et de reporter d'un an.

De toute façon, L'ADHF-F a reçu une convocation de la préfecture en Juillet pour nous informer de l'obligation des dispositifs Vigipirate à mettre en place (fermeture du site avec deux rangées de barrières Vauban, blocs de pierre pour empêcher les accès, vigiles spécialisés dans la fouilles pendant toute la journée, etc ...). Pour notre budget réduit, cette sécurisation devient très contraignante et très onéreuse et nous n'aurions pas pu faire face à de telles exigences.

Pour cette année, nous devons trouver un nouveau lieu et des autorisations ad-hoc. Nous restons évidemment mobilisés pour l'organisation de la prochaine JHF, mais nous sommes quand même inquiets sur notre capacité surmonter les problèmes.

2/ Festival de Samois

A cause de la crue de juin, le festival de l'année dernière avait été déplacé à Fontainebleau.

Ce qui était à craindre est arrivé, la volonté du maire de Fontainebleau de récupérer le festival ajouté au peu d'empressement du maire de Samois pour s'engager, ainsi qu'aux normes de sécurité toujours plus contraignantes, ont eu raison de ce magnifique festival.

L'édition 2017 sera donc officiellement organisée à Fontainebleau: Une grande déception.

Jean-Pierre Guyard, président de l'Association du Festival de Samois et habitant du fleuve, confirme et nous informe qu'une journée d'ouverture sur la place de Samois est prévue le 1er juillet 2017.

3/ Fête des bateaux

Celle-là aura bien lieu sur l'Île Robinson à Torcy et à la Pentecôte, et nous vous invitons à venir à nombreux en bateaux, à pied ou en voiture pour cette fête conviviale et joyeuse qui existe depuis près de 40 ans.

Questions diverses

Qu'en est-il du droit de construire une superstructure sur 25% de la surface du pont ?

Cette question a fait l'objet de plusieurs réunions sur les modifications des règles de gestion de la COT. Nous sommes arrivés à des accords, sur cette question et sur d'autres, mais depuis deux ans rien n'a été officiellement proposé. Nous attendons donc confirmation avant de communiquer sur ces points.

Propriétaires de terrains avec une berge

Il est généralement accepté qu'un bateau stationne devant le terrain de son propriétaire. Toutefois, il reste soumis à une demande de COT, précaire et révocable comme toutes les autres.

D'autre part, s'il s'inscrit sur la liste d'attente il le sera sur la liste B et non sur la liste A qui est prioritaire pour les bateaux ayant déjà une COT (même cas pour les bateaux en port privé).

Interventions et débats avec M. Papinutti Directeur Général de VNF

accompagné de

M. Monteil, Directeur Régional du Bassin de la Seine

M. Denet directeur du Service du Développement des Affaires Domaniale

Mme Rausch du Bureau des Bateaux Stationnaires en Ile de France

Christian Duguet remercie les représentants de VNF de leur présence et en particulier M. Papinutti qui participe pour une 3^{ème} fois à nos rassemblements.

M. Papinutti

Nous remercions notamment sur notre engagement vis-à-vis des derniers événements importants que nous avons globalement très bien surmontés, en particulier au moment de la crue.

Il rappelle la richesse de nos échanges qui ont permis l'avancée de la mise en place du système d'ancrage des bateaux.

Déçu par l'annulation de la JHF, il espère qu'on pourra l'organiser cette année et évoque la possibilité du Port de la Concorde.

Le message qu'il souhaite faire passer est :

1/ Qu'un maximum de Bateaux logements puisse naviguer. Il évoque la grande fierté de ses agents lorsqu'ils voient des bateaux en navigation.

2/ Qu'il subit une pression très forte du ministère et des collectivités locales concernant l'assainissement et la protection de l'environnement.

3/ Qu'il souhaite développer des rapports avec les collectivités territoriales.

4/ Qu'il souhaite voir appliquer la réglementation, même s'il y a des règles parfois maladroites mais qu'on doit appliquer alors que nous n'avons pas la culture des « papiers bleus » (comprenez les PV).

M. Monteil

La ville de Paris nous met une pression importante pour le traitement des eaux usées, en particulier dans l'éventualité des jeux olympiques de 2025.

Un Groupe de travail a été mis en place pour améliorer la qualité de l'eau de la Seine en petite couronne et Paris (DRIE, Ville de Paris...)

Au sujet des autorisations d'amarrage, nous ne sommes pas les seuls décideurs, car nous devons solliciter l'accord de tous les interlocuteurs (préfecture de police, communes etc...).

Questions de la salle

Question: Doit-on entendre par vos propos « J'aime les bateaux qui naviguent » comme une menace pour ceux qui ne naviguent pas?

Réponse de M. Papinutti:

En tant que DG de VNF je reste d'abord intéressé par les bateaux qui naviguent
Pas de menace ...nous souhaitons favoriser la navigation par des abattements dans le cadre de la nouvelle tarification 2017, et donner un plus pour les bateaux qui naviguent.

Question relative à l'AIS

Réponse de M. Papinutti:

Mon avis personnel : tous les bateaux n'ont pas forcément besoin d'AIS haut de gamme.
Une subvention de VNF prenait en charge l'AIS pour les professionnels à hauteur de 2400€.
Mais il semble possible de réfléchir à l'installation d'un AIS de classe B moins cher pour les bateaux logements.

Question relative à la Vignette

Réponse de M. Monteil :

La nouvelle tarification est un processus expérimental sur l'Île de France uniquement.
Si vous prenez une vignette plaisance à l'année, elle est économiquement plus avantageuse. Et en la prenant avant le 31 mars, vous bénéficiez toujours d'une remise.
Un abattement pour ceux qui prendront la vignette à l'année sera consenti sur la redevance R1.
Il sera applicable au renouvellement de la COT et aux nouvelles COT dès 2017.
Rien ne change avant le renouvellement des COT.
Chaque année et sur justificatif d'achat de la vignette de l'année précédente, vous bénéficierez d'un abattement de 30% sur le R1 (et jusqu'à concurrence du montant de la vignette).
Cet abattement supprime celui en place actuellement pour navigabilité (N).

Un interlocuteur:

Si on comprend bien : vous supprimez d'abord l'abattement pour navigabilité (N), au moment du renouvellement de la COT, puisque vous pouvez changer les tarifs à ce moment là. Et, les années suivantes, vous consentez un abattement pour ceux qui auront pris leur vignette l'année précédente... Est-ce bien cela ?

M. Papinutti :

OUI, ceux qui bénéficiaient de l'abattement pour navigabilité ne naviguaient pas forcément. Le remboursement de la vignette incitera davantage les bateaux à naviguer.

Un interlocuteur

Qu'en est-il concernant les bateaux classés « Bateaux du Patrimoine » (BIP) et qui bénéficient d'une vignette à 10% du tarif actuel ?

M. Monteil :

En effet, cela doit être revu

M. Papinutti :

Actuellement, existent 3 types de tarifs, à 5 jours, au mois ou à l'année.

René-Paul Payen :

Chez nos voisins : en Belgique Wallone, la vignette a été supprimée,
En France, il a existé une vignette dite « 30 jours non consécutifs » : Elle correspondait à une vraie réalité d'usage et était acceptée.

M. Papinutti :

Incontrôlable ...elle n'existe plus !
J'assume totalement d'avoir simplifié ces tarifs

(petites crispations et montées de voix)

M. Papinutti :

Combien de personnes ont navigué en 2016 ?

(de très nombreuses mains se lèvent, en fait plutôt des gens qui naviguent que des gens qui ont navigué en 2016. La question n'était pas très claire).

On a recensé 9 bateaux logements qui ont pris leur vignette.

C'est inadmissible. Je ferai le nécessaire pour que les services compétents puissent verbaliser !

Christian Duquet :

Ne pas prendre sa vignette n'est pas une attitude de « voleur », c'est une action revendicative lancée par l'ADHF-F devant l'absence de réponse pendant 4 ans face à notre demande de rétablir un plafond sur la longueur, comme c'était le cas sur le calcul à la surface (plafond de 60m²), ce qui la rendait acceptable pour tous.

Ce changement de calcul intervenu en 2013 a multiplié, en supprimant le plafonnement, le coût de la vignette pour les bateaux logements par 2 à 2.5 en moyenne.

Eric Gallais :

Quant à l'abattement N pour Navigabilité que vous avez décidé de supprimer, il se justifiait pour les bateaux ayant un certificat communautaire pour bateau navigant.

Que l'on navigue ou pas on bénéficiait de l'abattement pour navigabilité.

L'entretien et la réglementation appliquée aux bateaux motorisés sont très onéreux.

Christian Duquet :

Votre proposition supprime l'abattement historique pour navigabilité de 1995.

Il avait été consenti pour minorer une augmentation tarifaire insupportable et pour inciter les propriétaires à mettre leurs bateaux aux normes.

Dans le cas présent, vous supprimez cet abattement N de 653€/an et en contrepartie vous nous proposez de nous rembourser la vignette à hauteur de 639€ (comparaison pour une Freycinet).

Prendre sa vignette est donc une perte à terme, qui engage à choisir plutôt un certificat d'établissement flottant qu'un certificat communautaire, et à ne pas prendre de vignette.

Pour quelqu'un qui aime les bateaux qui naviguent, on pourrait faire mieux.

Nous sommes de plus en plus étranglés sur toutes sortes de charges, et même si VNF n'est pas seule responsable de ce poids financier, il est urgent de réfléchir de manière globale sur les conséquences de toutes ces modifications réglementaires et tarifaires.

Suivent quelques échanges plus ou moins virulents, et suite à une concertation entre les représentants de VNF, Mr Papinutti reprend :

Je vous propose de suspendre la suppression des abattements pour navigabilité (pour les nouvelles COT) jusqu'à fin février. Cette tarification sera à réétudier avec l'ADHF-F.

René Paul Payen :

Quelle est l'impact vignette sur le budget de VNF ?

M. Papinutti :

Dans l'ordre

EDF : 130M€ ??...

Domaniale : fibre optique ??...

Fret et tourisme (équivalent) : 13M€ ??...

Tourisme 5,5 à 6M€ ??...

J'essaie de faire prendre des décisions nationales, et de nombreux sujets surgissent notamment à Lyon (liste d'attente) à Avignon, dans l'Oise etc.....

Au-delà des tarifs on doit accepter collectivement des normes de sécurité, et l'accueil dans 7 ans des JO met une pression directe des préfets, maire, écologistes...

Christian Duquet :

Les bateaux logements ne sont pas seuls responsables. Il ne faudrait pas qu'ils deviennent les boucs émissaires de la pollution sur la Seine.

Et par ailleurs on ne dispose actuellement d'aucune réponse technique efficace et adaptée.

Rappelons les conclusions de l'étude réalisée par SEPIA à l'initiative de l'ADHF-F.

M. Papinutti :

Nous devons trouver ensemble des solutions pragmatiques qui fonctionnent.

L'étude est lancée et il faut prévoir une discussion ensemble pour trouver des solutions.

Aujourd'hui, nous devons tenir compte de l'environnement (idem camping camping-car...). Nous ne passerons pas 10 ans à attendre une solution.

Les JO nous amènent à agir rapidement et à trouver des solutions abordables en 2 ou 3 ans avec la possibilité de bénéficier de subventions des agences de l'eau.

Intervention d'Eric Sapin (gérant des bateaux associatifs Bali et Alternat) :

J'éprouve de grandes difficultés à re-motoriser l'Alternat avec un investissement de 60000€ pour un nouveau moteur

Serait-il envisageable que le ministère des transports subventionne ces re-motorisations pour encourager les bateaux à naviguer, à améliorer la flotte et à utiliser des moteurs moins polluants. Concernant les pollutions sur le fleuve et pour éviter ou limiter celles-ci, je propose de mettre en place un principe de vigie sur le fleuve avec les usagers et en particulier les habitants sur l'eau qui sont les premiers à pouvoir observer et alerter.

M. Papinutti :

Pour la motorisation, il faut se rapprocher de l'ADEME

On constate que les Normes européennes progressent beaucoup plus vite que les technologies de motorisation. Les normes devancent les produits.

Geneviève Brichet, présidente de l'ARHAF sur le Rhône (bateaux logements de Lyon) :

Il avait été consenti une convention de gestion au Gd Lyon qui doit entretenir le fleuve (draguer).

Or nous avons des problèmes récurrents d'envasement qui entraîne l'échouage de nos bateaux.

Pour participer à cet entretien, le Grand Lyon propose une augmentation de nos redevance de 50% (selon le principe que l'entretien devrait être assumé par les bateaux).

Même si une participation des bateaux pourrait être envisagé, il est inadmissible d'accepter le montant de cette augmentation, qui de plus serait mensuelle (sans délai) pour compenser un investissement fixe.

La convention de superposition de gestion se termine en juillet 2017 : comment cela va se passer ?

M. Papinutti :

Avec ma casquette VNF :

2 choses différentes : la superposition de gestion concerne les quais.

Sur le fleuve, il s'agit d'une concession qui devrait être prolongée (autres cas à Avignon...).

Quand on concède un plan d'eau : il n'y a pas de recette reversée, mais VNF demeure responsable du plan d'eau.

La Métropole n'a pas l'obligation de draguer, et VNF n'a pas de droit de regard sur les tarifs appliqués.

Je vous invite en tant qu'usager à suivre et rester informé sur les négociations de transfert de concession qui auront lieu cette année.

Christian Duguet :

Amarrage sur ancre : Aurons-nous rapidement des autorisations sur ce dispositif ?

M. Papinutti :

Pas de réponse à ce jour.

La préfecture de police est également associée à cette étude.

Ce dispositif doit être validé par toute la chaîne des services concernés.

Pour la gestion de la crue, je m'interroge sur les moyens de vous informer et la difficulté à trouver les bons relais.

J'ai demandé à refaire des exercices type Sequana à Strasbourg et dans le nord.

Le savoir des anciens est important également (exemple des basteings pour éviter de monter sur le quai).

Christian Duguet remercie les représentants de VNF et tous les participants.

La séance est levée et se poursuit par un pot.