

Conseil d'Administration de l'ADHF-F

du jeudi 9 novembre 2017

Compte rendu

1- Présents

Une soixantaine de personnes représentant une trentaine d'associations environ.

2- Election du bureau :

Sont reconduits dans leurs fonctions :

Christian Duguet :	Président
Nicolas Lehman :	Vice Président
Rodolphe Soucaret :	2ème Vice président
Damien Bressy :	Trésorier
Raphaël Collette :	Secrétaire
Antoine Calix :	Secrétaire adjoint
François Saint Cast :	Membre
Marc Taris :	Membre

Danielle Payen quitte son poste de secrétaire et devient membre

François Verdeau, Olivier Guille, Pierre Esselinck et Philippe Robiaud deviennent membres du bureau

3- Bilan financier 2017 au jour du CA

- Solde du compte de l'ADHF-F : 28 795,32 €
- Recettes 8190 € :
 - o environ 400 cotisations à ce jour soit 8000 €
 - o vente de T-shirt pour 190 €
- Dépenses 9655,03€ :
 - o 3600 € étude taxe foncière
 - o 1609,36 € impression-diffusion de l'Escargot
 - o 904,61 € impression et envoi convocation AG de janvier
 - o 792 € entretien et gestion annuelle du site internet
 - o 778,08 € Repas réunions du bureau, VNF, AG
 - o 750 € location du Bali pour l'AG
 - o 275 € de remboursement de déplacements
 - o 63,59 € frais bancaires
 - o 683,39 € assurance

 - o 199 € couronne de fleur Brigitte Mairesse

La cotisation annuelle reste à 20 euros par an et par bateau

4- Actions en cours

(présentées par Christian DUGUET)

Réunion avec Claude DENET du 20 octobre dernier:

Une réunion limitée à 2h alors qu'elle était prévue sur 4 h, ne nous laissant pas le temps de développer à fond tous les sujets.

M. Denet nous rappelle que nos rencontres ne sont pas des réunions de négociation, mais de consultation, ce que nous savons déjà, mais le fait de le rappeler montre de leur part une certaine défiance.

Nouvelle grille des redevances : DANGER et INQUIETUDES

Vu le changement d'attitude de VNF vis à vis de l'ADHF-F, qui répugne de plus en plus à nous demander notre avis, nous ne cachons pas nos craintes. Si elles se confirment il faudra sans doute monter d'un cran et envisager une forte mobilisation.

Elle ne nous sera théoriquement présentée qu'après le 10 novembre prochain. Dans l'attente, nous ne pouvons, pour ne pas faire de procès d'intention, que vous faire part de nos inquiétudes, face aux propos de Claude Denet qui nous annonce une refonte des principes de calcul, et une hausse dont il ne nous dit pas l'importance ni comment elle sera répartie. La seule chose que nous pensons savoir, c'est qu'ils souhaitent prendre comme base la valeur locative des habitations proches.

Mais quelque soit cette base, notre demande sera de reprendre le type de calcul, qui a été (pour le coup) négocié en 1995, entre les associations et M. Chennevez au nom du PAP et de VNF.

Historique du calcul

- * La tarification en Ile de France a été basée sur la moyenne de la valeur locative du 8ème arrondissement de Paris.
- * Le rapport entre le bâti et le terrain a été établi à 60% pour le bâti (le bateau pour nous), et à 40% pour le terrain (l'eau pour nous), seule valeur locative pour VNF ou Port de Paris.
- * Sur cette valeur il a été à nouveau appliqué un abattement pour précarité de 15%, et un autre pour nuisance liées à l'habitat fluvial de 20%. Ce calcul a donné la base applicable au Port des Champs Elysées Paris 8ème.
- * Il a été ensuite défini 8 zones commençant par la zone 0 (Port des Champs Elysées) et se terminant par la zone 6 (incluant une zone 3bis).
- * Une réduction de 20% a été alors appliqué pour chaque zone par rapport à la zone N-1.

A cette époque, et pour mettre fin à nos divergences et clore des discussions sans fin il a été appliqué un abattement E (-25%) pour équipement et N de navigabilité d'un montant de (-0.285€/m²), mais ce dernier est d'ores et déjà supprimé, et l'abattement E n'est pas renouvelé en cas de vente.

Le calcul pour les zones de province est différent, il a été pris en compte un certain nombre de critères (zones urbaines, péri urbaines, centre ville, banlieues, nombre d'habitants etc..), mais surtout il a été appliqué un coefficient d'urbanisme de 0.7 à 1.4, appliqué à la discrétion des services VNF en fonction de l'intérêt de la zone (1 pour l'Ile de France), et donc très souvent contestable.

Ce calcul est toujours celui appliqué depuis 1995, il a seulement été modulé par l'application de l'indice de la construction (ICC) qui lui a augmenté de près de 60% pour la même période

En plus de la suppression des abattements, la nouvelle manière de calculer le R1 pourrait se traduire par des hausses plus ou moins fortes de celui-ci voir des diminutions (dixit Claude Denet).

Nous sommes à la fois fortement vigilants et inquiets sur cette nouvelle tarification. Nous devons nous organiser pour obtenir la plus forte mobilisation possible des adhérents, et dès que nous aurons une simulation, nous provoquerons un CA exceptionnel pour décider de notre position et de nos actions.

Location

VNF souhaite appliquer un coefficient de 1,5 sur le R1, sans distinction, pour tous les propriétaires louant leur bateau. Nous ne sommes pas totalement opposés à ce principe d'une surtaxe dans le cas des locations à la journée (airbnb), qui se rapproche d'une commercialisation de nos emplacements que nous pouvons difficilement contester, mais nous marquons une différence avec une location longue durée, pour une chambre d'étudiant par exemple, qui ne remet pas en cause l'usage d'habitation de nos bateaux.

R2, Installations réalisées par VNF

Dans le cadre d'une modification tarifaire, nous déplorons l'application permanente du R2 (calculé sur l'investissement amorti sur 10 ans) qui continue de courir bien après 10 ans, bien qu'il n'y ait clairement ni la volonté ni les moyens de les entretenir.

Assainissement

Bref rappel de l'étude SEPIA.

La pression politique en vue des JO de 2024 accélère les exigences de mise en conformité, et va entraîner des réglementations auxquelles nous aurons du mal à nous soustraire, d'autant que les jeux olympiques seront sans doute considérés comme cause d'intérêt général.

L'objectif à atteindre selon la mairie Paris est : ZERO rejet ! Mais les eaux noires semblent être le vrai problème par rapport aux exigences de qualité d'eau pour la baignade.

Voici un bref rappel des solutions étudiées qui sont pour nous plus ou moins contraignantes, onéreuses ou inefficaces :

Parlons d'abord des volumes à traiter: soit environ 3m³ d'eaux noires/mois et 6m³ d'eaux grises/mois (pour 4 personnes)

1/ Cuves embarquées :

Nous y sommes opposés pour des raisons de volume très important, de sécurité à cause des dégagements de méthane, de vidanges contraignantes et aléatoires, ...et probablement de refus par les organismes sanitaires.

2/ Tout à l'égout :

Cette solution ne peut être généralisée à toutes les zones. En effet il faut en premier lieu un réseau proche. Dans le cas contraire, les coûts peuvent être très importants, voire inenvisageables (ex. le coût pour les bateaux installés à Longchamp par exemple serait d'environ 60 000 euros par bateau).

Lorsque le collecteur se trouve au-dessus des bateaux, ce qui est très souvent le cas, le système anti-retour d'évacuations des eaux vers l'égout doit être efficace à 100%, et pas à 99.9%. En effet il n'est pas envisageable, même rarement, que l'égout, en cas d'orage par exemple, puisse se déverser dans les bateaux avec les conséquences que l'on peut imaginer, jusqu'au naufrage du bateau.

3/ Systèmes embarqués :

Ces micro-stations d'épuration que nous pensions être une bonne solution ne seraient pas acceptées. D'abord parce qu'il n'existe pas pour le moment de normes, ensuite parce que l'entretien nécessaire ne pourrait pas être vérifié, les bateaux étant un lieu privé.

Non entretenues ces stations de dépuración ne seraient plus efficaces, et ne respecteraient pas le concept "Zero rejets".

De plus il n'y a aucune garantie sur la conformité du système donnée par les fabricants, en cas d'instauration d'une norme à posteriori.

Par contre, l'ADHF qui souhaite être pro-active dans ce domaine est en train d'approfondir 2 autres systèmes, en précisant que la question reste ouverte, que pour le moment rien n'est décidé, et que toutes les autres solutions peuvent évidemment être étudiées. L'ADHF-F ne fait que des propositions et met en avant ce qui semble le plus acceptable et qui pourrait convenir au plus grand nombre.

1/ La barge végétalisée (Eaux noires et grises) :

Il s'agit d'un traitement par phytoremédiation ou phyto-épuration (végétal) disposé à terre ou sur une barge, dont la surface doit être de 12 m² pour 4 personnes, sans contraintes de largeur ni de longueur. Cette solution intéresse la DRIEE (Police de l'eau) qui pourrait nous appuyer et nous aider.

2/ Les toilettes sèches:

Il existe des systèmes plus ou moins onéreux, du plus simple au plus compliqués.

Les plus simples et les moins chers sont les TLB (Toilettes à litière bio-maîtrisées), sans odeur, simple d'usage et d'installation, très fonctionnel (plusieurs installations déjà éprouvées).

L'évacuation des résidus (1 à 2 fois par semaine) reste à organiser et surtout à améliorer (possibilité de collecte, compost...). A défaut ces résidus sont jetés dans les ordures ménagères bien que ce ne soit pas théoriquement autorisé.

Les plus élaborés, et sans doute le plus chers sont les toilettes de type Biolet (www.ecosud2.fr) qui proposent une solution innovante de déshydratation à 95 % avec une collecte des déchets toutes les 4 à 6 semaines. Inconvénient, le coût (plus de 2000€), la consommation électrique, et le fait que ce soit un système mécanique donc qui peut tomber en panne.

Au milieu, sans doute plusieurs solutions, mais il est clair que les toilettes sèches ne régleront que le problème des eaux noires (qui reste pour le moment la préoccupation essentielle et quasi unique de nos interlocuteurs), et non celui des eaux grises.

A ce jour, concernant les eaux noires, ces systèmes de toilettes sèches sont la seule solution pour les navigants (commerce et plaisance).

Taxe foncière :

Pour mémoire, notre action fin 2016 auprès des députés avait été rejetée notamment eu égard à l'art 40 (pas de compensation de prévue à une perte de revenus pour l'état)

En 2017, nous avons revu notre angle d'attaque pour nous orienter plutôt vers la modification de l'assiette de calcul de la TF (articles 1494 à 1508 et 1516 à 1518 du CGI), qui propose actuellement, pour définir cette assiette, un abattement de 50% sur la valeur locative des biens immobiliers.

Dans notre courrier envoyé aux députés et consultable sur notre site (www.adhf-f.org) nous proposons de modifier cet abattement à 75% eu égard aux frais supplémentaires pour un bateau logement (entretien, redevance...). Ce qui aurait pour effet mécanique de réduire la TF de 50%.

Nous n'avons pour le moment reçu qu'une dizaine de réponses, compte tenu sans doute du travail parlementaire actuel, mais nous prévoyons d'envoyer en début d'année un mail de relance.

Une autre possibilité sera de réfléchir au moyen de poser une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) si nous n'obtenons pas de résultat suite à cette action.

Vignette

L'ADHF demande de revenir au plafonnement de 12ml (qui est l'équivalent des 60m² antérieurement proposés lorsque la vignette était calculée à la surface).

Lors de notre rencontre avec Claude Denet, il a été évoqué qu'en compensation de la suppression de l'abattement N (Navigabilité), une partie de la vignette (quelque soit sa durée, alors que M. Papinutti se limitait à la vignette annuelle) nous soit remboursée (abattement ou avoir M pour Mobilité) l'année suivante sur le R1. Mais c'est dans le cadre de la révision tarifaire qui ne nous est pas encore proposée.

Bateaux du Patrimoine Maritime et Fluvial

L'association Patrimoine Maritime et Fluvial dont le président est Gérard d'Aboville, milite pour que certains bateaux puissent être classés dans le patrimoine fluvial avec le label BIP (Bateaux d'Intérêt Patrimonial)

Certains bateaux fluviaux sont déjà classés, mais assez peu, et encore moins parmi les bateaux logements, alors que beaucoup, peu ou pas transformés, pourraient obtenir ce label.

Hors mis la reconnaissance que cela peut représenter, l'avantage non négligeable de ce label est d'offrir une réduction de 90% sur la vignette.

Nous vous engageons donc, si vous le souhaitez, à déposer un dossier que vous trouverez sur leur site www.patrimoine-maritime-fluvial.org.

Règle de gestion de la COT et de la liste d'attente

Depuis maintenant 2 ans, nous sommes tombés d'accord sur des modifications de ces règles, mais elles n'ont toujours pas été validées par le CA. Nous avons détaillé ces modifications sur notre dernier Escargot, elles ne sont pas très importantes, elles clarifient plutôt ou modifient à la marge certains articles, mais le retard apporté à leur validation, concernant pourtant des sujets non conflictuels, montre une fois de plus le peu d'intérêt que VNF porte désormais à notre rôle. Nous vous invitons à consulter le dernier escargot et le site qui détaillent l'évolution de ces règles.

AIS (Automatic Identification System)

Nous déplorons peu d'évolution sur ce dossier. Pour le moment, seul sont autorisés les AIS de classe A (navigation intérieure) et installés obligatoirement par un professionnel agréé.

Notre demande est de pouvoir utiliser des AIS de classe B (moins cher), et la possibilité d'avoir recours à la location pour les bateaux navigant peu, mais nous ne sommes pas très optimistes sur le résultat.

Par contre comme tout appareil de ce type, les prix évoluent plutôt à la baisse, et nous trouvons désormais des AIS classe A entre 1000 et 1200 au lieu de 2000€ il y a encore un an.

Site de l'ADHF – « un site pour tous »

Comme nous l'avions déjà proposé au précédent CA, des améliorations du site sont en cours.

Elles concerneront :

*Le développement du site en mode "Responsive Design", configuration qui facilite la lisibilité et la convivialité du site sur les portables.

*La possibilité de modifier le mot de passe attribué par le système par un mot de passe personnalisé.

*Le paiement en ligne des cotisations par Paypal.

*Sur notre base de données, la mise en place d'outils de gestions plus pratiques et plus performants.

*Un carnet de bord (confidentiel et individuel) avec agenda personnalisé sur lequel pourront être inscrites les différentes dates de renouvellement concernant la gestion de nos bateaux (COT, Gaz, Titre de navigation, extincteurs, etc...). Le système enverra automatiquement des alertes et des relances par mail et par SMS dans un délai suffisant pour vous rappeler l'événement.

Des champs libres seront disponibles pour vous permettre d'y inscrire des événements personnels

*Une rubrique « patrimoine » permettant à chacun de participer à la création d'un historique de l'habitat fluvial indiquant: le type de bateau, son activité d'origine, sa date de construction et celle de sa modification en logement, et une brève histoire de celui-ci

Nous pourrions également utiliser ces données pour imaginer la fabrication de plaques d'information visible depuis la berge à l'intention des promeneurs.

*Enfin nous souhaitons mettre en place un espace libre qui pourrait être ouvert à certaines associations, ou collectif d'associations (comme par exemple le collectif de Lyon, ou celui de Paris).

L'heure est aux questions :

Cette négociation sur les redevances concerne PARIS-IDF ou bien elle est nationale ?

Il ne s'agit pas d'une négociation et cette nouvelle tarification concernera l'ensemble du territoire.

Connait-on la date d'application de cette nouvelle tarification ?

Il est fort probable qu'elle soit applicable dès 2018.

Elle sera effective, à la date d'anniversaire du renouvellement de la COT ou à une date donnée imposée par voie d'un avenant à la COT, nous n'avons pas de précision à ce jour.

Avons-nous pensé à des actions ?

Un sondage auprès des participants à ce CA est lancé sur ceux qui seraient prêts à participer à une action forte (de type blocage de la seine) : une douzaine de mains se lèvent. (pour mémoire ,14 bateaux avaient suffi pour bloquer la Seine à Paris en 95).

Il est important de faire connaître notre engagement et cette mobilisation (site, escargot...).

Geneviève (Lyon) rappelle la mobilisation qui avait porté ses fruits immédiatement et évité ainsi l'exclusion de certains bateaux.

Une piste : Demander le rétablissement des commissions des bateaux logement ?

C'est une bonne idée.

En effet, ces commissions trimestrielles (dont une nationale avec les responsables des subdivisions) avaient l'avantage de revêtir un caractère officiel (CR acceptés par chacun des membres). Elles n'existent plus.

Nous allons relancer les personnes concernées pour rétablir ces commissions.

Le cas de Levallois est rappelé, avec des écarts de tarifs disproportionnés entre les 3 nouvelles places créées et les 8 bateaux existants. Ces écarts demeurent malgré un engagement à les « lisser » ?

Je vous avais alerté à ce sujet, mais l'objet de l'écart concerne le R2.

Avez-vous des contacts avec le nouveau Directeur ?

Nous avons des relations privilégiées avec M. Papinutti, bien qu'elles se soient dégradées lors de notre dernière rencontre. A ce jour nous n'avons pas encore pu rencontrer son remplaçant malgré plusieurs relances.

Suivent plusieurs questions sur l'assainissement :

Rejets : avons-nous une obligation de moyen ou de résultat ?

Je vous rappelle que nous visons ZERO rejet.

Mon bateau est en chantier et je pense faire installer une micro-station, est-ce une bonne solution?

Attention au risque qu'elle ne corresponde pas à une future normalisation.

Il faut éviter des installations coûteuses sans aucune garantie de conformité.

Lors de la dernière réunion il avait été évoqué une 2^{ème} étude par le cabinet SEPIA ?

Il s'agit d'une étude demandée par la mairie de Paris qui a missionné Ports de Paris. Nous n'avons pas accès pour le moment aux résultats de cette étude.

Quelles suites ont été faites à la réunion début 2017 concernant les crues ?

Ancrage dans le chenal : Aucune évolution sur ce point.

Malgré un courrier de M. Papinutti permettant cette solution sécuritaire et qui a notamment fait ses preuves lors de la dernière crue, rien n'a encore été officialisé.

Chaque cas est spécifique et nécessite une autorisation préalable.

Nous avons également rappelé aux services de secours (pompiers notamment) qu'il était important que des personnes restent sur les bateaux en cas de crue. Nous allons faire remonter cette demande au niveau hiérarchique supérieur.

Une mise en garde liée au développement du site de l'ADHF qui risque de « shunter » les échanges au sein de chaque association. Le maillage des associations est primordial (une inquiétude déjà formulée lors de la dernière réunion).

D'une part, sur le plan national, toutes les associations ne fonctionnent pas aussi efficacement et d'autre part, cette relation directe entre la fédération et les adhérents ne concerne que des informations générales, qui intéressent l'ensemble des adhérents.

Elle ne supplante donc pas les échanges internes dans les associations, que nous défendons vivement et qui sont essentiels à la vie du quai, pour faire remonter ou diffuser des informations, des actions, des problèmes...

Nous rappelons régulièrement que la fédération a tout intérêt à la meilleure gestion possible des associations.

Merci à tous

... le débat se poursuit autour d'un verre.