



Octobre 2017

L'ESCARGOT QUI FLOTTE

BULLETIN DE LA FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'HABITAT FLUVIAL

Le mot du président

Cette année, et exactement 6 ans après son arrivée, M.Papinutti qui avait durant cette période permis des avancées significatives pour l'habitat fluvial, a brutalement quitté son poste de directeur, non sans avoir radicalement changé d'attitude, en nous envoyant, lors de notre AG du 14 janvier, une dernière boule puante à la surprise générale, y compris si nos renseignements sont bons, à celle de ses propres services.

Après nous avoir dit et redit en introduction que lui et "ses personnels" aimaient les bateaux qui bougent, il nous a annoncé la suppression pure et simple de l'abattement N soi-disant compensée par le remboursement d'une vignette à l'année. Inutile de rentrer dans le détail (que vous trouverez dans cet escargot), pour comprendre que ce marché de dupe inacceptable nous ramène à une langue de bois classique que nous avons un peu oubliée, et qui nous fait craindre d'autres "réformes" inquiétantes. Cela ne présage quand même rien de bon pour la suite, d'autant que nous allons prochainement être appelés à des négociations sur une nouvelle tarification, pour laquelle il faudra être prêt à se mobiliser et à se serrer les coudes. Mais depuis plus de 40 ans que l'ADHF-F existe, ce ne sera sans doute pas le premier ni le dernier avis de tempête.

DANS CE NUMERO

Le mot du président	p 1
Taxe Foncière... où en sommes-nous ?	p 2
AIS	p 2
Redevances : Danger	p 3
Qui l'eut « crue »	p 4
Traitements des eaux	p 4
Toilettes sèches	p 6
Vignette navigation	p 6
Règles de gestion	p 7
Un collectif d'asso à Lyon	p 7
JHF	p 8
Fête des bateaux	p 8
Un site pour tous	p 8

Conseil d'administration du mois de novembre

- **Election du bureau**
- **Les dossiers en cours**
 - Traitement des eaux
 - AIS
 - Impôts
 - Redevances
 - Vignettes
 - Règles de gestion
 - Retour de crue

- **Un état des lieux du site internet**

Un rappel sur le fonctionnement du CA

Le conseil d'administration reste l'organe dirigeant de l'ADHF-F.

Ne sont convoqués au CA qu'un représentant par association ou « quai » : soit le président soit le référent 1. Vous pouvez le contacter pour toute suggestion concernant le CA ; vous trouverez ses coordonnées sur le site en cliquant sur "mon compte". Pour le vote, les représentants d'association disposent du nombre de voix des cotisations à jour de son association ou « quai ».

Nous profitons de cet « Escargot qui Flotte » pour vous rappeler de nous adresser vos cotisations dans les meilleurs délais.

A très bientôt,

Le bureau

Cotisations

La cotisation est toujours de **20 Euros** par an et par bateau.
Merci de vous mettre à jour le plus rapidement possible, de préférence par l'intermédiaire de votre association,

en adressant votre chèque à :

Damien Bressy - Bateau Lagaffe
Les Marines, 31 rue Waldeck Rousseau
91100 - Corbeil Essonnes

Siège social : ADHF-F – Port des Champs Elysées – 75008 – Paris

<http://www.adhf-f.org>

Taxe Foncière... où en sommes-nous ?

Les taxes locales appliquées aux bateaux stationnaires créent un problème récurrent depuis de nombreuses années, d'autant plus que les bateaux y sont assujettis de manière inégale.

En 2007, l'ADHF-F avait appelé l'attention du directeur général de Bercy sur ce sujet. Celui-ci avait répondu clairement : il rappelait les articles du Code Général des Impôts (1381-3° pour la Taxe Foncière et 1407-1-1° pour la Taxe d'Habitation) et confirmait qu'il n'était pas envisagé de les modifier (voir détails sur le site de l'ADHF-F).

Quant à la directive interne CD 6 C113 qui prévoit la possible exonération de ces taxes, il précisait : « le service local procède à une appréciation des circonstances de fait propres à chaque affaire ... ».

- Entre 2007 et 2014, les bateaux, naviguant ou non, sont de plus en plus nombreux à être assujettis à la taxe foncière.

- JHF 2014 : lors de la conférence, une majorité de bateaux concernés par cet impôt relance le débat sur le sujet.

L'ADHF-F décide de constituer une deuxième commission « impôts ».

- 9 Novembre 2015 : l'ADHF-F interpelle par courrier l'intégralité des députés sur le sujet et demande "un amendement pour la réécriture de l'article 1380 3° du code général des impôts" dans le cadre du projet de loi de finance 2016.

De nombreux députés nous ont répondu et plusieurs questions écrites ont été posées. La démarche était cependant tardive et n'a pu être suivie dans les délais.

- Été 2016 : prise de contact avec Mme Valérie Rabault, la rapporteure du projet de loi de finances 2017.

29 septembre 2016 : nous rencontrons l'assistante de la rapporteure pour étayer notre demande d'abrogation de l'article 1380 3° du code général des impôts.

17 octobre 2016 : l'ADHF-F contacte par courrier l'intégralité des députés sur le sujet et demande "un amendement pour l'abrogation de l'article 1380 3° du code général des impôts" dans le cadre du projet de loi de finance 2017.

22 députés nous ont répondu, plusieurs questions écrites ont été posées et 3 amendements ont été déposés.

Les propositions d'amendements ont été rejetées sans avoir été discutées eu égard à l'article 40 de la Constitution qui prévoit que de tels amendements « ne sont pas recevables lorsque leur adoption aurait pour conséquence une diminution des recettes publiques ».

Il est important de noter que les députés et autres interlocuteurs, contactés lors de nos démarches concernant l'assujettissement des bateaux logements à la taxe foncière, se sont tous indignés de cet état de fait, et ce, quelle que soit leur appartenance politique. Tous trouvent légitime que nous nous acquittions de la Taxe d'Habitation et de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères, mais ne comprennent pas que nous soyons assujettis au Foncier.

Cette année, nous tentons une nouvelle démarche :

Plutôt que de demander l'abrogation de l'article nous imposant le Foncier, nous demandons que soit modifié le calcul de l'assiette en augmentant l'abattement existant sur la valeur locative, de 50 à 75% (articles 1494 à 1508 et 1516 à 1518 du CGI), ce qui aurait pour effet mécanique de réduire le montant de celui-ci de moitié.

Un courrier a été envoyé à tous les députés, que vous pourrez consulter sur notre site à la rubrique taxes et impôts dans "informations".

Pour plus de détails sur les taxes locales voir le site, onglet « Documentations Réglementaires »...« Taxes et Impôts »
<http://www.adhf-f.org/taxe-et-impots-13.html>

AIS

Depuis 2015 les règlements particuliers de police qui définissent les règles de navigation sur les fleuves, rivières et canaux peuvent imposer que les bateaux de plaisance de plus de 20 mètres soient équipés d'un AIS. Cet appareil permet lorsque le bateau navigue d'être repéré et identifié et de voir les bateaux qui sont équipés de cet appareil. Cette prescription ne s'applique pas aux établissements flottants et aux bateaux non navigants.

Aujourd'hui la réglementation définit précisément que les bateaux doivent être équipés d'un AIS « eaux intérieures ». Cet équipement coûte entre 2000 et 3000 € et doit être installé par un installateur agréé. Par contre elle ne prescrit pas qu'il soit relié ni à un ordinateur ni à un système de lecture de carte.

Consciente de la difficulté que génère cette dépense qui s'ajoute à d'autres l'ADHF-F essaie de réclamer des aménagements à VNF et au ministère.

Nous proposons d'autoriser deux solutions comme alternative :

- l'utilisation d'un AIS de classe Be pour la plaisance maritime qui est moins cher
- la possibilité d'avoir recours à la location pour les bateaux qui naviguent peu, comme pour aller au chantier tous les 10 ans.

Plusieurs courriers ont été réalisés en ce sens et sont restés à ce jour sans réponse.

Petit historique sur les redevances pour occupation du domaine public fluvial

Avant la création de VNF, en 1991, les bateaux logements s'acquittaient d'une redevance à l'administration des Domaines Publics.

C'est ensuite à VNF que reviennent ces redevances, partout où il n'y a pas un autre gestionnaire (Ports Autonomes).

En 1994, dans le cadre de la réglementation appliquée aux bateaux logements, annexée aux COT et proposé par le Port Autonome de Paris, une nouvelle tarification est proposée.

Cette nouvelle tarification, d'abord jugée insupportable par les usagers, est finalement discutée et acceptée. La réglementation, avec la tarification est reprise et acceptée par VNF, ensuite, pour l'île de France en 1995 :

Pour moduler la redevance R1, calculée en fonction de la surface habitable occupée (en référence avec le coût de l'immobilier dans Paris et sa banlieue), il avait été décidé différents abattements.

En particulier :

- l'abattement E (maximum 25% de R1) pour ceux qui devaient s'acquitter de la taxe R2 (pour des aménagements réalisés par le Port) et également pour ceux qui avaient réalisé eux mêmes les aménagements (amarrages, réseaux...)

- l'abattement N, pour navigabilité, pour les bateaux, en état de naviguer

et possédant un titre de navigation. Abattement sur R1, calculé en fonction de la surface occupée par le bateau, quelle que soit la zone de stationnement (actuellement réévalué à 0,28 euros du m²).

En consentant ces 2 abattements, M.Chenevez, (alors directeur du Port Autonome et de VNF Ile de France), avait pour objectifs :

- de diminuer l'impact des augmentations comme il s'y était engagé auprès des associations d'usagers

- d'améliorer les zones de stationnement des bateaux en incitant les propriétaires à s'équiper d'installations réglementaires et sécurisées

- d'inciter les propriétaires à avoir des bateaux en état de naviguer.

VNF souhaite depuis longtemps revenir sur ces abattements. Elle ne les a d'ailleurs appliqués que très ponctuellement dans les autres régions et voudrait pouvoir modifier ses tarifs comme elle l'entend à chaque renouvellement de COT.

Conscients de cela, nous avons demandé de rencontrer les représentants de VNF en charge de la gestion des redevances à Béthunes. Deux réunions ont eu lieu en 2014, avec M. Denet et M. Nicolas Hannedick,

Nous avons clairement exposé notre point de vue : nous n'étions pas opposés à revoir le système de

zonages et d'abattements, presque 20 ans s'étant écoulés depuis cette tarification mise en place. Mais nous avons fait savoir que nos adhérents n'accepteraient pas de nouvelles augmentations, d'autant plus qu'avec l'application de l'ICC, la redevance n'avait cessé d'augmenter.

Nous nous sommes quittés, à la dernière réunion du 3 avril 2014, sur les conclusions suivantes :

- on reste sur un calcul à la surface (de tous les ponts)

- tarifs revus par aire géographique

- abattement E à revoir (en tout cas pas applicable sur la totalité de R1 quand plusieurs ponts sont aménagés)

- voir « lissage du R2 » ?

- on ne touche pas à l'abattement N pour navigabilité, tous les participants sont d'accord sur ce point.

Nicolas Hannedick a rappelé que nous n'étions pas dans la « co-construction ». Les tarifs devaient être proposés par VNF.

Il nous a dit vouloir faire de nouvelles propositions lors d'une prochaine commission nationale prévue au mois de juin 2014.

La commission nationale annoncée n'a jamais eu lieu !...

Les seuls échanges avec VNF que nous avons depuis se faisaient avec M.Denet qui se voulait rassurant : VNF, selon lui, voulait revoir la tarification de façon globale, ce qui n'impliquait pas forcément une augmentation.

Nous avons constaté, de façon fortuite et très récemment, que l'abattement E était supprimé en cas de changement de propriétaire.

Puis, on nous a annoncé, lors de notre rencontre avec M. Papinutti et M. Monteil après notre AG du mois de janvier que l'abattement N serait supprimé au moment du prochain renouvellement des COT, et ce à partir de 2017 !!! Alors qu'il y avait eu consensus sur ce sujet lors des rares discussions sur la tarification.

De notre point de vue, cet abattement N incite à avoir des bateaux en état de naviguer et il aurait fallu l'étendre à toute la France plutôt que de le supprimer là où il était en place.

Les propriétaires de bateaux avec titre de navigation dont la COT a été renouvelée en 2017 en Île de France ont donc été augmentés de 0,28 euros par m² par an, soit 650 euros pour une 38m.

Une lettre à M. Papinutti a été envoyée avec le compte rendu de notre AG et de la réunion qui a suivi (voir sur notre site).

Aucune réponse n'a été donnée, M. Papinutti a quitté VNF et nous n'avons pas obtenu de RDV avec son remplaçant M. Thierry Guimbaud.

Nous ne sommes pas contre le fait de revoir de façon globale la tarification et nous avons sollicité VNF, plusieurs fois, pour que les réunions sur ce sujet soient reprises.

VNF préfère changer sa tarification de façon unilatérale, sans discussion avec notre fédération.

L'augmentation a lieu de façon insidieuse, au coup par coup, lors de chaque renouvellement de COT. Cette habile stratégie de VNF rend la mobilisation de nos adhérents très difficile.

Qui l'eut crue....

La crue de 2016, de par la période estivale durant laquelle elle s'est produite ainsi que la rapidité (moins de 6 jours) avec laquelle la pointe de crue a atteint la région parisienne en fait un phénomène exceptionnel ne correspondant pas aux crues habituellement observées.

Cette crue résulte des précipitations extrêmement importantes qui se sont abattues sur l'île de France et le bassin du Loing.

Le débit maximum observé à Paris a atteint 1800 m³/s le 4 juin pour une hauteur d'eau de 6,08 m à l'échelle d'Austerlitz. Le Loing a quant à lui connu une crue supérieure à celle de 1910, occasionnant des dégâts historiques (Moret-sur-Loing, Souppes-sur-Loing, Nemours...).

Le niveau de vigilance rouge a été atteint sur le Loing Amont pendant 2 jours. La Seine moyenne était en vigilance orange durant 6 jours, la Seine à Paris pendant 4 jours et les boucles de la Seine pendant 2 jours. En effet la décrue a été aussi rapide que la crue.

Les dégâts occasionnés par cet épisode de crue ont été chiffrés par l'Etat à 1.4 milliards d'euros.

Il semble que cet événement aussi soudain qu'inattendu n'ait proportionnellement pas causé beaucoup de dommage à l'habitat fluvial en général étant donné le nombre de bateaux concernés. Cette crue a surtout permis de mettre en évidence les manquements ou encore les limites des amarrages (quantité et longueur des amarres, madriers à bord...) et des installations de quai (branchements aux fluides, accès à terre...).

Les bateaux disposant d'un ancrage ont pu ainsi confirmer l'efficacité d'un tel dispositif pour maintenir le bateau à l'écart du quai. L'ADHF-F souhaite une généralisation de cet ancrage préventif. Mais attention chaque cas est unique et pour l'heure rien n'est officialisé. Cependant dans la mesure où la note technique de l'ADHF-F a été acceptée par VNF, les usagers peuvent mettre en œuvre le dispositif tout en s'assurant que cette opération se fasse en toute sécurité pour eux comme pour les autres usagers.

La crue a également révélé les difficultés que les autorités ont eu à entrer en contact avec les habitants de la voie d'eau qui ont, quant à eux, eu du mal à identifier leurs interlocuteurs en cas de problème. VNF a par exemple été excessivement sollicité par les usagers comme par les gens d'à terre alors qu'ils n'ont en aucune manière de mission de sauvetage. En cas d'urgence ce sont les préfetures, les pompiers ou encore la sécurité civile qui sont à même d'intervenir, d'autant plus qu'une telle gestion de crise est du ressort de l'Etat. Il apparaît en revanche que l'entraide entre les usagers et la vigilance envers les bateaux sans surveillance aient bien fonctionné. Il faut cependant rappeler que les propriétaires sont les seuls responsables et qu'ils doivent assurer correctement l'amarrage de leur bateau. Il n'est pas conventionnel de quitter son bateau puisque l'amarrage nécessite un ajustement permanent pendant une crue/décrue.

Nous avons la volonté d'éditer, avec les autorités concernées, un petit guide synthétique présentant les réflexes à adopter lors de crues. En attendant vous retrouverez des informations sur la gestion des crues ou sur l'ancrage des bateaux dans la rubrique *Vivre sur l'Eau* de notre site internet.

Source chiffres: Seine Grands Lacs



Traitement des eaux usées pour les bateaux logements : on ne pourra pas y couper

Contexte

Lors d'une réunion entre l'ADHF-F et VNF au mois de janvier 2016, Alain Monteil (directeur territorial du bassin de la Seine) nous avait fait part de la préoccupation de l'état concernant les effluents générés par les bateaux de plaisance à usage privé rejetés dans le milieu aquatique sans assainissement. Un arrêté préfectoral des Hauts de Seine, interdisant tout rejet, en Seine, des eaux usées générées par les bateaux logements, a été pris consécutivement au projet de la réalisation d'une prise d'eau potable, en amont du barrage de Suresnes.

Alain Monteil souligna la nécessité impérieuse de réfléchir à cette problématique d'assainissement et de trouver des solutions afin d'y remédier. " L'assainissement vous ne pourrez pas y couper "

Aussi une certaine pression depuis est exercée par l'état, par des contrôles inopinés de la gendarmerie fluviale à bord des bateaux logement concernant leurs rejets d'eaux usées (à Conflans, au Port-Marly) avec procès verbal à la clef .

En plus de la pression de l'état, il y a la pression exercée par la mairie de Paris : Maintenant que l'attribution des JO 2024 est confirmée et que l'on connaît

la volonté d'Anne Hidalgo de faire concourir les athlètes aux épreuves du 10 Km nage libre ainsi qu'au triathlon dans la Seine et par extension d'ouvrir le fleuve à la baignade pour les parisiens qui n'en ont plus le droit depuis 1923, l'assainissement de la Seine devient alors un enjeu politique majeur. Sachant que ce qui empêche la baignade est essentiellement la pollution bactériologique.

Nous savons par ailleurs, que des sommes importantes d'argent vont être débloquées afin de réaliser les souhaits de Madame Hidalgo.

N'est ce pas là l'occasion rêvée de trouver et mettre en œuvre des solutions

réalistes, satisfaisantes, pérennes, aux problèmes d'assainissement des eaux usées des bateaux et peut-être (soyons ambitieux) de les inscrire dans un développement durable puisque c'est l'esprit même de ces JO.

Haropa étant un des gestionnaires de la voie d'eau a lancé printemps 2016 la réalisation d'une étude sur l'assainissement des bateaux. Cette étude a été confiée à Sepia Conseil dont les résultats devraient être divulgués au mois d'octobre.

L'ADHF-F n'a pas attendu 2017 pour se préoccuper de l'assainissement des bateaux, cela fait maintenant 10 ans qu'elle a lancé une étude des rejets domestiques issus des bateaux logement (étude menée aussi par Sépia Conseils). L'étude s'est occupée de qualifier et quantifier les eaux usées des bateaux afin de trouver des solutions aux problèmes d'épuration de leurs rejets. Et même si la pollution des bateaux logements reste très marginale, cela ne nous a pas empêché de tourner le problème dans tous les sens. Il nous

semble alors opportun de mettre fin à cette situation de statu-quo et de promouvoir les systèmes d'épuration les plus viables sans se laisser imposer des systèmes trop contraignants et onéreux voire irréalistes.

Voici l'état de nos réflexions mais attendons qu'il nous soit proposé un système agréé par les administrations sanitaires pour s'équiper...

Les solutions qui nous semblent irréalistes :

- le stockage des eaux usées, à bord, dans des cuves puis la vidange par des unités de pompage mobile spécialisé (camions ou bateaux citernes). Le stockage est extrêmement dangereux : le dégagement de méthane des eaux noires engendre des risques d'explosion. D'où la nécessité d'une vidange des cuves tous les 3 jours maximum pour l'ensemble des bateaux du territoire ce qui semble parfaitement impossible,
- les systèmes de traitement biologique embarqués car ils nécessitent une surveillance et un entretien très technique sans quoi l'assainissement ne se fait pas,
- les branchements à un collecteur du réseau collectif quand le bateau à l'étiage est sous le niveau de ce même collecteur : risques de siphons quand le collecteur est en surcharge et donc de remplir le bateau en eaux usées.

Les solutions préconisées... pour les eaux noires

- Les toilettes sèches ou TLB (toilettes à litière bio maîtrisées) (cf. article sur les toilettes sèches) ne consommant que de la sciure de bois. Même si elles souffrent d'un certain apriori qui disparaît dès leur première utilisation, c'est une solution extrêmement simple et efficace.
- Les toilettes à compost Biolet, autre possibilité innovante de déshydratation à 95 % avec compostage intégré.

Ces deux types de toilettes sont d'excellentes solutions permettant des économies non négligeables d'eau douce (3 m³/mois pour une famille de 4 personnes) et une bonne gestion des eaux noires : 0 rejet, 0 stockage dangereux, parfaite pour les navigants.

... pour les eaux noires et grises

- Le raccordement au réseau via un tuyau souple entre la pompe de relevage à bord et une prise à quai d'un collecteur d'eaux usées - solution envisageable uniquement si le collecteur est plus bas que le bateau à l'étiage. Cela sous-entend, dans le bateau, une adaptation de la plomberie (réseau d'évacuation) pour que toutes les eaux usées se rejoignent en un point au niveau de la pompe de relevage.

- La phytoépuration sur une petite barge qui s'apparenterait à un jardin flottant. La surface nécessaire à l'assainissement des eaux usées pour une famille de 4 personnes étant de 12 m², la longueur et la largeur de cette barge peuvent être modulables pour atteindre cette surface.

C'est un assainissement aérobie qui a l'avantage d'être à l'extérieur du bateau. La performance du système peut être facilement suivie et contrôlée. A bord, une pompe de relevage envoie les effluents via un flexible vers l'unité d'épuration.

Ce système de phytoépuration se trouvant sur le DPF, il peut être pris en charge par le syndicat d'assainissement des collectivités riveraines. L'entretien étant financé par la taxe d'assainissement de la facture d'eau potable.

La police de l'eau (DRIEE) semble très séduite par ce système. Il a l'avantage de continuer à assainir les effluents des bateaux lors d'une crue majeure alors que tous les collecteurs déborderont...

Cette option fonctionne si les rejets sont continus. Une activité saisonnière ou périodique peut s'avérer problématique. Enfin, les systèmes mis en place peuvent être individuels ou semi collectifs, et inciteront les bateaux à n'utiliser que des produits sanitaires biodégradables.



Toilettes sèches

Concernant les eaux noires qui sont la bête de la même couleur pour les autorités, les toilettes sèches sont une très bonne alternative au traitement de l'eau. En effet ce dispositif est à la fois simple à mettre en place et peu onéreux à l'installation comme à l'utilisation (ni eau ni électricité). Il ne nécessite pas de réunir les différentes évacuations de plusieurs toilettes en un seul point. Les toilettes sèches présentent également l'avantage d'économies d'eau plus que considérables et d'un confort d'utilisation par l'absence de bruit de chasse d'eau et/ou de sanibroyeur. Il évite d'ailleurs bien des déconvenues de broyeur bouchés ou en panne. Reste l'évacuation du contenu destiné à faire du compost. Bien qu'il soit légalement interdit de mettre ce contenu à la poubelle, une tolérance existe (comme pour les couches ou encore les déjections canines), le temps qu'un service adapté de collecte soit mis en place.

Dans la pratique, c'est assez simple, les toilettes sèches se composent d'un seau d'une trentaine de litres (inox ou plastique alimentaire) qui sera utilisé avec ou sans

sac poubelle, d'une collerette en inox, d'une lunette de toilette classique, d'un bac et d'une louche pour la sciure.

Il est très simple pour un bricoleur de construire soi-même le coffre du toilette qui ne coûtera alors pas grand chose. Sinon il s'en vend pour moins de 100€ à plusieurs centaines d'euros en fonction de l'esthétique et des matériaux utilisés.

A l'usage, pour deux personnes, comptez une vingtaine de kilos de sciure compressée (600 litres) pour 25€ que vous utiliserez en 2 mois environ. Il vous faudra vider votre toilette deux fois par semaine en moyenne.

Il reste aujourd'hui un blocage culturel envers les toilettes sèches dont les fondements seraient tout d'abord l'odeur. Les utilisateurs réguliers peuvent pourtant confirmer l'absence d'odeur si ce n'est celle des copeaux de bois faisant la litière.

Vous trouverez facilement des compléments d'information en ligne et tout particulièrement avec l'exemple de la Suède qui est en avance sur le sujet.

Vignette Navigation Plaisance

Pour naviguer en France avec un bateau de plaisance, une vignette est obligatoire. Une vignette à l'année existe également en Flandre mais elle est très peu chère et il n'y en a pas en Wallonie.

En France, elle n'a cessé d'augmenter et son coût est insupportable pour les plus gros bateaux.

En échange de l'augmentation tarifaire, les « services » diminuent :

- il n'y a plus d'éclusiers sur les canaux, et même si les nouveaux systèmes automatiques pour les passages d'écluses ne fonctionnent pas trop mal, c'est vraiment le désert humain sur certains biefs.

- il n'y a plus d'amarrages possibles : certaines communes (ou communautés de communes) ont aménagé, à leurs frais, des appontements (et s'acquittent d'une redevance envers VNF !!). Le plus souvent, ces places ne sont pas gratuites et il n'y a pas assez de fond pour les bateaux avec un fort tirant d'eau.

- on peut difficilement faire le plein d'eau.

- et lorsqu'on navigue avec un Freycinet, il faut « pousser la vase », parfois tronçonner les arbres pour libérer le passage....

A une certaine époque, le calcul était fait à la surface du bateau, et surtout il était plafonné à 60 m².

Il est maintenant calculé à la longueur, mais le problème est qu'il n'y a plus de plafond et que les gros bateaux sont pénalisés par une augmentation pouvant aller jusqu'à 2.5 fois.

Par ailleurs, le choix de la période de navigation se résume à 4 forfaits possibles : 1 journée, 7 jours, 30 jours, l'année complète.

Autrefois il existait une formule « 30 jours non consécutifs » qui correspondait à notre réalité.

Ce n'est plus possible. VNF souhaiterait nous pousser à prendre une vignette à l'année. Bien qu'aucun bateau ne navigue à l'année, nous ne serions pas contre si le tarif était raisonnable. Mais il en coûte actuellement à peu près 800 euros pour un Freycinet (moins 17% si on achète la vignette en début d'année), ce qui est insupportable.

Pourtant, nous ne « coûtons » pas plus que les petits bateaux :

- un éclusage ne consomme pas plus d'eau

- nous aidons plus facilement à la manœuvre lorsqu'il existe encore des écluses manuelles

Nos bateaux font partie du patrimoine fluvial, et sur les canaux type « Freycinet » les éclusiers et les touristes sont ravis de nous voir passer. C'est une animation qu'il serait plus juste de subventionner plutôt que de la taxer !

Dernièrement, pour répondre à notre demande de revenir à un tarif plus juste, VNF a proposé d'en déduire une partie de la redevance R1 (la justification étant que la redevance contribue déjà à l'entretien de la voie d'eau)... Pourquoi pas ? Il fallait voir !

Et on a vu : M. Papinutti nous a dit aimer les bateaux qui naviguent à condition qu'ils prennent leur vignette, vignette à l'année qui pourrait être en partie remboursée sur R1 l'année suivante... Expérience à mener une année sur l'Île de France... Mais après que l'abattement pour Navigabilité ait été supprimé, ce qui représente une augmentation de 650 euros de la redevance.

Marché de dupes tout à fait honteux !

Donc, la vignette n'a pas diminué pour nous et la navigation des bateaux est loin d'être encouragée !

Règles de gestion : Mises à jour...

Des modifications sont en cours au niveau des règles de gestion de la COT et de la liste d'attente.

Suite à plusieurs réunions avec VNF, nous sommes tombés d'accord sur ces modifications, toutefois pour le moment, elles n'ont pas encore été validées par le Conseil d'Administration de VNF.

Certaines ne sont que des précisions nécessaires :

- comme l'augmentation de la longueur maximum concernant l'autorisation d'un bateau de promenade à couple (8.3m au lieu de 8m), car plusieurs types de bateaux sont construits d'origine avec une longueur légèrement supérieure à 8m,
- ou bien un ajout, sur l'article autorisant la location sous condition qu'il n'y en ait qu'une seule à bord, qui précise que celle-ci ne peut se faire que dans la limite des seuils fiscaux en vigueur,
- ou encore que des bateaux perdant leur place pour cause d'intérêt général pourront se voir proposer un autre emplacement sans avoir à s'inscrire sur la liste d'attente.

D'autres ne sont qu'une clarification de la première écriture plutôt confuse sur les modifications et les substitutions de bateau :

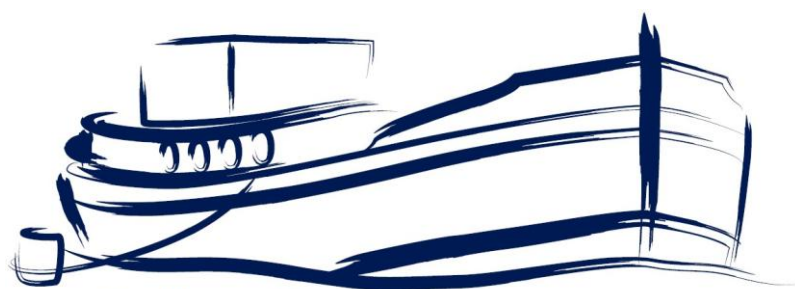
- pour les modifications, qui se basaient précédemment sur la surface du pont (difficile à calculer surtout pour les bateaux en formes), il est proposé que l'ensemble des constructions au-dessus du pont, marquise et logement compris ne dépassent pas une surface maximum de 25% de l'emprise du rectangle occupé (même base que pour la redevance), avec obligation de laisser un plat bord sur toute la longueur (non rétroactive),
- pour les substitutions (terme regroupant le remplacement ou l'allongement d'un bateau) la surface ajoutée ne peut dépasser le même pourcentage, soit 25% du rectangle occupé, dans la limite de l'encombrement maximum autorisé, soit 40m x 6m.

Certaines enfin sont plus restrictives dans le but d'éviter la spéculation :

- elles interdisent, dans le cas d'une vente, ou de l'attribution d'une place par la liste d'attente une revente avant un délai de 5 ans. Si ce délai n'est pas respecté, aucune COT ne sera attribuée à un futur acheteur.

Cette restriction importante va dans le sens de nos demandes antérieures pour éviter la marchandisation de l'habitat fluvial. Nous avons toutefois fait ajouter une dérogation possible dans le cas de circonstances particulières.

Un collectif d'associations à Lyon



**Collectif
Les Péniches de Lyon**

ALUVE - AHFSA - ARAHF - TONTONS FLOTTEURS

Collectif des associations de péniches stationnaires

Le 12 septembre dernier, s'est tenue à Lyon la première assemblée générale du Collectif des Péniches de Lyon qui regroupe 4 associations locales dont les deux plus importantes : l'ARAHF sur le Rhône et l'ALUVE sur la Saône. L'ADHF-F y était présente pour soutenir cette initiative que nous trouvons très intéressante. En effet la Métropole de Lyon a déjà sous traité à VNF une partie de la concession des berges où se trouvent les bateaux stationnaires, et souhaite vraisemblablement agrandir son emprise.

Il était donc important d'augmenter le rapport de force afin de se faire écouter et respecter, aussi bien de VNF que de la Métropole de Lyon.

Ce collectif qui regroupe quand même près de 100 bateaux (autant qu'à Paris intra muros) pourra donc intervenir plus efficacement et obtenir des rendez-vous auprès des interlocuteurs de la Métropole de Lyon, mais aussi de VNF ou d'autres administrations pour faire appliquer les règles en vigueur en Ile de France, négociées depuis des années par l'ADHF-F et que nous demandons sans cesse d'élargir aux régions (liste d'attente, recherche de places, cohérence tarifaire, abattements, conventions d'occupation communes, vignettes, taxe foncière, etc...).

Il est d'ailleurs prévu d'ouvrir pour ce collectif ou pour d'autres, un espace libre "association" sur le site de l'ADHF-F qui leur permettra d'informer par eux-mêmes l'ensemble de l'habitat fluvial, au fur et à mesure des événements.

Journées de l'habitat fluvial



Nous n'organiserons pas cette année de journées de l'habitat fluvial. Plusieurs raisons à cela :
D'abord, et nous voulons ici lui rendre hommage, le décès de Brigitte Mairesse qui était une des chevilles ouvrières de cette organisation.
Ensuite, les contraintes auxquelles nous sommes soumis par le plan vigie-pirate qui augmentent de façon importante les coûts de mise en place.
Enfin, la difficulté que nous avons de trouver un emplacement dans Paris pouvant accueillir à la fois les exposants et les conférences ainsi que les bateaux participants.
Nous continuons à chercher des solutions et ne désespérons pas de les organiser l'année prochaine.

Fête des bateaux

Cette édition de la fête des bateaux 2017 fut encore une sacrée ribouldingue !
Tout le monde a joué le jeu du déguisement le samedi soir. Près de trente bateaux étaient présents pour cette 39^{ème} édition.
Et donc nous y voilà : la quarantième se présente en 2018 et là on va mettre le FEU !
Ce week-end sera plein de surprises de rigolade de danse, de beuverie « modérée ».
Venez nombreux les 19, 20 et 21 mai sur l'île Robinson à Torcy.



Un site pour tous

Aujourd'hui le site de l'ADHF-F propose nombre d'informations concernant la vie sur l'eau : des documents officiels et des réponses aux questions que vous pouvez vous poser. Vous pouvez également consulter et modifier vos coordonnées, vérifier l'état de vos cotisations, ou vous rendre sur la rubrique « petites annonces » pour acheter ou vendre des produits se rapportant à la vie sur l'eau.
Très prochainement, des nouveautés vont y être apportées afin d'améliorer les fonctionnalités et les services que nous pourrons rendre à nos adhérents.



En premier lieu, nous allons ajouter une version "responsive design" pour rendre la consultation compatible avec les portables et pour permettre une lecture plus facile sur ceux-ci.
De même, vous pourrez avoir la possibilité de modifier le mot passe donné par le système par un autre plus personnel. Nous mettrons également en place un paiement par Paypal pour faciliter le règlement des cotisations.
Sur le plan des services, outre les petites annonces, nous allons proposer un espace carnet de bord personnel qui consistera à rappeler les dates importantes à ne pas oublier : renouvellement de votre COT et de votre titre de navigation, vérification de votre installation Gaz et de vos extincteurs, etc.
En notant les dernières dates connues, et la périodicité à respecter, le site vous enverra automatiquement un mail et un SMS avant l'échéance, ainsi qu'un ou plusieurs rappels.
Ce carnet de bord accessible avec votre mot de passe sera strictement confidentiel, et vous pourrez également ajouter d'autres événements et d'autres dates sur lesquels vous souhaitez être relancés.
Nous avons aussi constaté qu'au fur et à mesure des changements de propriétaires, l'origine et l'histoire des bateaux risquaient de se perdre définitivement. Afin que l'histoire de l'habitat fluvial ne s'oublie pas, nous allons créer une rubrique patrimoine bateau. Notre idée est de demander à chacun de transmettre les données propres de son bateau pour archiver son histoire : une photo, la devise actuelle et l'ancienne, le type de bateau, son usage d'origine, ses dimensions, l'année et le chantier de construction, l'année de sa transformation en logement, et une courte histoire, de l'origine du bateau à ce jour.
Si chacun joue le jeu, nous pourrons transmettre aux prochaines générations d'habitants du fleuve notre histoire.
Un autre usage serait de faire fabriquer des plaques gravées pour l'extérieur à destination des promeneurs, dont l'ADHF-F pourrait étudier un modèle, que l'on retrouverait sur tous les quais.