

Compte rendu – Réunion ADHF-F / VNF sur la réforme tarifaire

25 septembre 2026

Participants

ADHF : Ingrid Jouve, présidente par interim; Jeff Barras, vice-président ; François Verdeaux, vice-président ; Jenny Arnould, secrétaire ;

VNF : Lionel Rouillon, directeur du développement ; Aurélie Moreau, responsable du Service Ports – gestion domaniale (DDEV) ; Ryma Kherzi, chargée d'études socio-économiques et statistiques.

1. Introduction par Lionel Rouillon – VNF

En ouverture de réunion, Lionel Rouillon nous indique qu'il ne pourra pas assister à l'intégralité des échanges. Il précise disposer de peu de temps en raison d'un problème informatique nécessitant qu'il se rapproche de son DSI.

Il rappelle ensuite les principaux objectifs poursuivis par VNF dans le cadre de la réforme tarifaire :

- rendre la tarification plus lisible ;
- rechercher une plus grande équité entre les différents secteurs ;
- prendre en compte de manière plus complète la diversité des situations;
- renforcer sa sécurité juridique.

VNF indique par ailleurs que la réforme n'a pas vocation à augmenter mécaniquement le niveau global des recettes.

Afin de mieux sectoriser la grille tarifaire, VNF entend s'adosser à des valeurs immobilières locales issues d'une base de loyers. Lionel Rouillon rappelle à cette occasion que, du point de vue de VNF, l'établissement loue du foncier.

Lionel Rouillon rappelle que, lors des précédents échanges, l'ADHF-F avait déjà souligné que les bateaux-logements ne pouvaient pas être assimilés à un bien immobilier classique, les occupants étant propriétaires de leur bateau, donc de leurs « murs », et n'occupant que le domaine public fluvial.

Il indique que cette spécificité, ainsi que l'existence **des** abattements historiques destinés à en tenir compte, ont été intégrées dans la construction de la réforme.

VNF indique avoir retenu le principe de ces abattements, en faisant évoluer leur niveau :

- 60 % au titre de la répartition bâti/foncier ;
- 10 % au titre de la précarité, contre 15 % auparavant, VNF considérant que cette précarité serait aujourd'hui moindre ;
- 40 % au titre des sujétions et contraintes propres à l'habitat fluvial, notamment au regard des coûts d'entretien supportés par les occupants. (contre 25% auparavant, VNF semble avoir été attentif à nos arguments sur la forte augmentation des coûts spécifiques à l'habitat fluvial)

Appliqués successivement, ces trois abattements conduisent à un abattement global de 78,4 %.

VNF indique toutefois que, malgré ce niveau, les nouvelles valeurs de référence conduisent encore dans certains cas à des augmentations importantes. Il est donc prévu d'ajouter un abattement de transition de 35%, appliqué après les précédents, ce qui porterait l'abattement global à 85,7 annoncé à 86 %.

L'ADHF-F attire immédiatement l'attention sur l'appellation « abattement de transition », le terme « transition » suggérant par nature un dispositif temporaire et donc susceptible de disparaître à terme.

Lionel Rouillon précise que cet abattement n'a pas vocation à être supprimé. Comme toute composante d'une grille tarifaire, il pourrait naturellement évoluer à l'avenir, mais il n'est pas conçu comme un dispositif appelé à s'éteindre après quelques années. Il indique par ailleurs qu'une autre appellation pourrait être envisagée afin d'éviter cette ambiguïté.

2. Évolution de la R2 : vers une facturation à l'équipement

Lionel Rouillon enchaîne ensuite sur la R2, qui doit évoluer vers une facturation plus précise, fondée sur les équipements effectivement présents sur chaque emplacement.

VNF considère que le système actuel de montants forfaitaires, avec des écarts parfois très importants d'un site à l'autre, ne peut pas perdurer en l'état.

Trois situations seraient distinguées :

- l'équipement est présent et appartient à VNF : il donne lieu à facturation ;
- l'équipement n'existe pas : aucune facturation correspondante ;
- l'équipement existe mais a été installé par l'amodataire : il lui appartient pendant toute la durée de son occupation et n'est donc pas facturé par VNF. En revanche, lors de la vente du bateau ou du changement de titulaire de la COT, l'équipement serait intégré au domaine de VNF et deviendrait alors facturable au nouvel occupant.

L'ADHF-F soulève à ce stade une question particulière : qu'advient-il d'un équipement qui n'a pas été financé par un occupant à titre individuel, mais par une association, et que cette association continue en outre à entretenir ?

Les interlocuteurs de VNF paraissent quelque peu surpris par ce cas de figure. Lionel Rouillon indique toutefois qu'il l'assimile plutôt à une logique de type « syndic » : dès lors que l'équipement n'appartient pas à VNF, il n'aurait pas vocation à être facturé par VNF.

Ingrid Jouve demande si le même raisonnement serait applicable lorsqu'un équipement a été financé par une collectivité territoriale. La réponse de VNF n'est pas claire mais dès lors que l'équipement n'appartient pas à VNF, il n'aurait pas vocation à être facturé par VNF.

Un point reste néanmoins à clarifier : que se passe-t-il lorsqu'une collectivité ayant financé un équipement décide ensuite de le céder à VNF, notamment pour que VNF en assure l'entretien ? Dans ce cas, il faudra déterminer à quel moment l'équipement entre dans le patrimoine de VNF et à partir de quand il devient, le cas échéant, facturable au titre de la R2.

3. Suppression de l'abattement « équipements » et mise en place d'une VLR lissée

VNF indique que l'abattement lié aux équipements, qui peut actuellement être de 25 %, 15 % ou 10 % selon les situations, sera supprimé dans la future grille. Selon les représentants de VNF, l'origine précise et la justification de ces différents taux ne sont aujourd'hui plus réellement identifiées.

L'ADHF-F objecte que cette suppression peut entraîner des augmentations très importantes, notamment sur les sites où il n'existe pas de R2 mais où cet abattement est actuellement appliqué.

L'ADHF-F rappelle que, dans certains de ces cas, cet abattement avait précisément été instauré pour permettre aux habitants d'aménager et d'équiper eux-mêmes les emplacements en lieu et place de VNF. Il fonctionnait en quelque sorte comme une compensation permettant aux occupants d'investir dans les équipements nécessaires, notamment afin d'éviter le recours aux groupes électrogènes sur les quais ou les branchements de fortune aux différents fluides.

Au Port des Champs-Élysées, l'ADHF-F rappelle également que cet abattement avait été accordé aux habitants lors de la reprise du port par VNF afin de maintenir le niveau des redevances à un montant soutenable.

VNF indique avoir identifié les effets potentiellement importants de la suppression de cet abattement. Afin d'en limiter les effets de bord, la nouvelle grille intégrerait donc un mécanisme de VLR « planchonnée ».

Le principe présenté consiste à retenir une valeur intermédiaire entre la VLR issue de la nouvelle base de loyers et la VLR actuellement appliquée, en faisant la moyenne des deux.

Exemple : pour une VLR actuelle de 14,1 et une nouvelle VLR de 21,1, la valeur retenue serait $(14,1 + 21,1) / 2 = 17,6$. La VLR appliquée serait donc 17,6, au lieu d'un passage à 21,1.

Reste toutefois à préciser la durée d'application de ce mécanisme : jusqu'à quand cette VLR restera-t-elle « planchonnée », et selon quelles modalités évoluera-t-elle ensuite ?

À l'issue de cette présentation, Lionel Rouillon quitte la réunion, conformément à ce qu'il avait indiqué en début de séance.

4. CCU : nouvelle classification proposée par VNF

Les échanges se poursuivent avec Aurélie Moreau et Ryma Kherzi sur la question des CCU.

VNF propose une grille ramenée à trois niveaux de coefficient, selon la localisation du site :

- 0,6 pour un site isolé ;
- 0,9 pour un site périurbain ;
- 1 pour un site de centre-ville.

VNF précise que ces catégories devront reposer sur des critères précis et objectifs, afin qu'elles puissent être difficilement contestées et que la nouvelle grille soit juridiquement sécurisée.

À ce coefficient de base pourrait s'ajouter un coefficient complémentaire de 0,5 pour certains sites considérés comme exceptionnels.

Parmi les exemples évoqués figurent notamment :

- Conflans-Sainte-Honorine ;
- le canal du Midi ;
- certains centres-villes historiques ;
- des sites classés ou inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- certains secteurs de la vallée de la Seine, notamment Suresnes, Issy-les-Moulineaux, Saint-Cloud ou Puteaux etc...

L'ADHF-F souligne qu'un tel mécanisme complexifie sensiblement la grille et peut, surtout, conduire à des augmentations très importantes du CCU sur certains sites.

Ainsi, Conflans-Sainte-Honorine, actuellement affectée d'un coefficient de 1,2, pourrait, dans la nouvelle logique, relever à la fois du site périurbain (0,9) et du site exceptionnel (+ 0,5), soit un coefficient total de 1,4.

De même, un site isolé, normalement affecté d'un coefficient de 0,6, pourrait atteindre 1,1 s'il était également qualifié de site exceptionnel.

À l'inverse, certains sites conserveraient un niveau déjà très élevé : le Port des Champs-Élysées resterait à un CCU de 1,5.

ADHF F indique également que certains sites de l'agglomération lyonnaise pourraient atteindre eux aussi un coefficient total de 1,5, selon leur classement et l'application éventuelle de la majoration de 0,5 liée au caractère exceptionnel du site. Il faudra vérifier les lieux et leurs classements.

L'ADHF-F interroge donc VNF sur la manière dont sera précisément caractérisé le « site exceptionnel ». Plusieurs pistes sont évoquées en réponse : classement UNESCO, zone naturelle particulière, caractère patrimonial ou paysager, mais il ressort des échanges que ces critères ne sont pas encore totalement arrêtés et devront être précisés.

L'ADHF-F demande alors sur quel fondement certains secteurs de la vallée de la Seine, notamment dans les Hauts-de-Seine, pourraient être considérés comme « exceptionnels ». Cette qualification paraît difficile à comprendre tant que des critères objectifs, mesurables et vérifiables n'ont pas été définis. L'ADHF précise que ces secteurs ne sont pas des sites exceptionnels, cf. CCU indiqué récemment par VNF dans les récents renouvellements de COT. Ingrid montre sa COT renouvelée en septembre 2026 à Ryma.

L'ADHF-F insiste sur le fait qu'une grille tarifaire ne peut pas reposer sur des représentations générales ou des préjugés liés à l'image d'un territoire type le département du 92. Si un coefficient additionnel de 0,5 doit être appliqué, il doit reposer sur des critères précis, comparables entre les sites et juridiquement sécurisés.

5. R2 – Barème envisagé par équipement

VNF présente ensuite le principe de la future facturation de la R2 à l'équipement, avec des montants unitaires associés à chaque type d'installation.

Équipement	Montant évoqué
Bollard	153 €
Anneau	153 €
Ponton	188 €
Pieu	660 €
Duc d'Albe	1 260 €
Passerelle	165 €
Eau	368 €
Électricité	368 €
Assainissement	1 500 €
Télécom	135 €

Ces montants s'appliqueraient lorsque l'équipement a été réalisé ou financé par VNF.

La question du télécom est soulevée au cours des échanges. VNF indique que cette ligne devrait être supprimée, considérant qu'elle n'a plus réellement de pertinence aujourd'hui.

L'ADHF-F interroge également VNF sur la différence exacte entre un pieu et un duc d'Albe, alors que les deux équipements donnent lieu à des montants sensiblement différents. Aucune réponse précise n'est apportée à ce stade.

La question de l'assainissement est ensuite abordée. VNF précise que le montant prévu dans le barème ne serait facturé que lorsque l'équipement a été financé par VNF.

VNF indique par ailleurs que l'assainissement ne relève pas, à l'origine, de sa vocation ni de son cœur de compétence, mais que l'établissement se trouve aujourd'hui conduit à intervenir sur ce sujet du fait des obligations légales qui s'imposent à lui.

Les échanges dérivent alors plus largement sur les différentes solutions techniques d'assainissement envisageables. VNF précise travailler principalement sur des solutions de raccordement au tout-à-l'égout et mène par ailleurs une expérimentation de dispositifs de phytoépuration à Lyon.

L'ADHF-F rappelle que le système mis en place au Port des Champs-Élysées connaît de nombreuses défaillances et invite VNF à ne pas limiter sa réflexion à une seule solution technique. Il est notamment suggéré d'examiner plus attentivement les solutions alternatives ainsi que le système mis en place par HAROPA PORT à Paris, qui semble présenter un fonctionnement plus satisfaisant.

La slide suivante présente des simulations de R2 par zones types, en fonction des équipements présents sur les emplacements.

L'ADHF-F relève que le principe retenu est une facturation par unité d'équipement : ainsi, lorsqu'un emplacement dispose de deux bollards, ceux-ci sont comptabilisés séparément, soit 2×153 €.

L'ADHF-F fait observer que, dans la réalité, un emplacement ne dispose que rarement d'un seul bollard ou d'un seul point d'amarrage. Les équipements vont souvent par deux, voire davantage.

L'ADHF-F propose donc que, pour les bollards ou anneaux, une unité de facturation corresponde systématiquement à deux équipements, plutôt que de comptabiliser chaque élément séparément. Dans certains cas, un même emplacement peut d'ailleurs comporter un bollard et un anneau.

L'ADHF-F souligne également que, sur certains ports, un même bollard peut servir à l'amarrage de plusieurs bateaux, parfois deux voire trois embarcations à couple.. La question est donc posée de savoir s'il est cohérent de facturer intégralement cet équipement à chacun des occupants lorsqu'il est en réalité partagé.

VNF répond que l'abattement applicable aux bateaux à couple permet déjà de réduire en partie cet effet. Tout en suggérant qu'il pourrait également être envisagé, lorsque l'équipement est manifestement commun à plusieurs bateaux, d'en répartir le coût entre les occupants concernés, par exemple en divisant la part facturée par deux lorsqu'il est utilisé par deux bateaux.

S'agissant des ducs d'Albe, l'ADHF-F souligne que leur montant unitaire de 1 260 € devient particulièrement élevé s'il doit lui aussi être multiplié par le nombre d'éléments présents. Il est relevé qu'en pratique de nombreux emplacements sont équipés de pieux, dont le coût unitaire annoncé est inférieur, mais qui sont eux aussi généralement présents par paire.

Il est donc souligné que le montant final de la R2 peut augmenter rapidement dès lors que la facturation repose sur l'addition de chaque équipement présent sur l'emplacement.

Ryma Kherzi précise que, sur environ 2 900 COT de bateaux-logements recensées au niveau national, près de 2 000 seraient enregistrées comme ne disposant d'aucun équipement. Elle indique trouver cette situation particulièrement anormale au regard de la réalité des sites.

VNF précise à la demande ADHF F que 66 % des COT de bateaux-logements sont situés en Île-de-France.

L'ADHF-F objecte toutefois que l'importance du nombre de COT recensées « sans équipement » n'est pas nécessairement anormale si l'on tient compte de l'histoire des sites et du financement réel des installations.

Plusieurs exemples sont cités en Île-de-France : Issy-les-Moulineaux, où les équipements ont été réalisés par la Ville et où il n'existe pas de R2 ; Sèvres, sans R2 ; Villeneuve, sans R2 ; Samois-sur-Seine, sans R2 ; Saint-Maur, également sans R2, etc. Il existe donc en pratique un nombre important de secteurs où des équipements sont bien présents sans pour autant avoir été financés par VNF et par conséquent n'induisent pas de facturation de R2. Ce serait donc une majorité des bateaux qui connaîtrait seulement une forte hausse via les nouvelles vlr puisqu'ils ne bénéficieraient pas de baisse sur le R2.

L'ADHF-F souligne en outre que, malgré les visites de terrain réalisées par VNF, l'établissement ne semble pas aujourd'hui en mesure de dresser de façon exhaustive, site par site, la liste des équipements pouvant effectivement être intégrés dans la R2. Or la simple présence physique d'un équipement ne permet pas de déterminer à qui il appartient ni qui l'a financé.

Sans l'appui des associations locales et sans historique précis des aménagements, VNF risque donc de ne pas être en mesure d'identifier correctement la propriété des équipements.

L'ADHF-F pose alors deux questions pratiques essentielles :

- Comment l'amodataire devra-t-il justifier qu'un équipement lui appartient, ou qu'il a été financé par une association ou une collectivité ?
- Comment l'inventaire des équipements sera-t-il établi et contradictoirement vérifié lors de l'établissement ou du renouvellement des COT ?

VNF indique que les personnes chargées de la rédaction des COT se rendront sur place afin d'établir un inventaire précis des équipements associés à chaque emplacement et de rédiger une convention correspondant à la situation réelle.

L'ADHF-F relève toutefois que la visite sur site sans appui local permettra d'identifier les équipements physiquement présents, mais pas nécessairement d'en déterminer l'origine, le financement ou la propriété.

L'ADHF-F souligne enfin la difficulté pratique d'établir un inventaire fiable et homogène des équipements. Les simulations transmises par VNF l'illustrent : sur un même port ou un même quai, plusieurs niveaux d'équipement peuvent coexister, avec des installations de nature différente et des historiques de financement eux-mêmes différents.

Puteaux en constitue un exemple particulièrement parlant : une partie des occupants ne supporte pas de R2, leurs équipements ayant été financés par eux-mêmes, tandis qu'une autre partie du site supporte une R2 très élevée liée notamment à des pieux ou ducs d'Albe installés par VNF.

Les exemples de Puteaux, Lyon 2 ou Maisons-Alfort montrent ainsi qu'un même site ne peut pas nécessairement être traité comme un ensemble uniforme.

L'ADHF-F insiste donc sur le fait qu'une facturation réellement individualisée supposera un inventaire emplacement par emplacement, ainsi qu'une traçabilité suffisante de l'origine, du financement et de la propriété de chaque équipement. À défaut, le risque serait de rattacher à tort à VNF des équipements qui ne lui appartiennent pas ou qui n'ont pas été financés par lui.

La réflexion se poursuit également sur la fiabilité des COT actuellement en vigueur. L'ADHF-F souligne que certaines conventions comportent déjà des erreurs ou des descriptions incomplètes des équipements présents. Dans le cadre d'une future facturation individualisée, ces erreurs pourraient conduire à des différences de traitement entre occupants d'un même site, alors même que leurs situations matérielles seraient comparables.

6. Acceptabilité de la réforme, soutenabilité et effets de bord

VNF demande alors à l'ADHF-F quels éléments de la réforme paraissent acceptables et quels points posent difficulté.

L'ADHF-F répond qu'il est encore trop tôt pour se prononcer. Il est nécessaire de reprendre les simulations avec les nouveaux paramètres présentés par VNF, afin d'en mesurer précisément les effets, notamment les effets de bord évoqués au cours de la réunion.

Ce travail doit permettre de quantifier concrètement les conséquences de la réforme, site par site et selon différentes typologies de bateaux, puis de déterminer quels éléments peuvent être considérés comme acceptables et lesquels nécessitent encore d'être corrigés ou discutés.

L'ADHF-F indique par ailleurs que le choix de la base utilisée pour construire la VLR ne lui paraît pas particulièrement pertinent et qu'il conduit à une complexification très importante du dispositif. VNF répond toutefois que le choix de cette base est arrêté et qu'il n'est pas envisagé de revenir dessus.

L'ADHF-F indique également que le CCU paraît difficile à justifier en lui-même, sauf à considérer qu'il conserve sa fonction historique de correction destinée précisément à éviter certains effets de bord entre territoires. Dans cette logique, son maintien peut se comprendre comme mécanisme correcteur, mais il devient plus discutable s'il vient se superposer à une VLR déjà fortement territorialisée et à une éventuelle majoration pour « site exceptionnel ». VNF répond que les juges du Conseil d'État n'ont pas remis en cause le principe du CCU.

La question de la soutenabilité des redevances est également évoquée. VNF répond qu'il ne sera pas possible de garantir une parfaite neutralité de la réforme : il y aura nécessairement des hausses et des baisses, donc des « gagnants » et des « perdants » selon les sites et les situations.

L'ADHF-F indique clairement qu'elle n'est pas prête à accepter ce raisonnement ni à cautionner par avance des hausses importantes de redevance au motif qu'une réforme produit nécessairement des « gagnants » et des « perdants ». Elle rappelle que sa responsabilité est précisément d'examiner les conséquences concrètes de la future grille et qu'elle ne pourra pas couvrir des augmentations qui apparaîtraient disproportionnées ou insuffisamment justifiées.

VNF évoque alors la mise en concurrence des emplacements et l'existence supposée d'une demande pour les places disponibles.

À la suite de cet échange, ADHF F interroge VNF sur la possibilité de prévoir, lorsque les hausses seraient particulièrement importantes, un mécanisme de lissage sur plusieurs années.

Il rappelle qu'un dispositif de ce type avait déjà été utilisé en 94 et qu'il pourrait permettre d'éviter qu'une augmentation trop brutale soit appliquée en une seule fois.

L'ADHF-F souligne que, dans certains secteurs, une hausse importante serait déjà difficilement acceptable ; elle le serait d'autant moins si elle devait intervenir immédiatement et sans phase d'adaptation.

VNF répond qu'un tel mécanisme pourrait éventuellement être envisagé, mais qu'aucune modalité précise n'est arrêtée.

L'ADHF-F interroge ce présupposé : existe-t-il réellement une clientèle suffisante et solvable pour absorber durablement les niveaux de redevance envisagés ? La seule existence de demandes ou de listes d'attente ne permet pas nécessairement de conclure que les candidats accepteraient n'importe quel niveau tarifaire.

L'ADHF-F ajoute que, si la demande est réellement aussi forte, il serait légitime de s'interroger sur le développement de nouveaux emplacements de stationnement, plutôt que de considérer cette tension comme un argument en faveur d'une hausse des redevances existantes. Adhf f souligne par ailleurs que des emplacements récemment créés sur des pontons neufs, notamment à Bezons et à Conflans, ne semblent pas, à ce jour, susciter une forte demande, alors même qu'ils sont situés dans des secteurs attractifs, notamment en centre-ville.

L'ADHF-F relève que cette situation invite à nuancer l'idée selon laquelle il existerait partout une demande importante et solvable pour les emplacements disponibles. Le niveau de redevance appliqué sur ces nouveaux sites n'étant pas connu au cours de la réunion, il est également suggéré qu'il pourrait constituer l'un des facteurs expliquant cette faible attractivité.

La discussion devient ensuite plus concrète autour de la question des surfaces occupées et de la soutenabilité financière. L'ADHF-F interroge l'une des représentantes de VNF sur le montant de son propre loyer. Celle-ci répond qu'elle ne dispose pas de la même surface que celles dont disposent les occupants de bateaux-logements. L'ADHF-F relève alors que cette réponse révèle précisément l'un des préjugés qui peuvent entourer l'habitat fluvial et lui demande de quelle surface elle dispose elle-même. La réponse est d'environ 110 m², soit une surface qui n'est pas supérieure à celle de nombreux logements flottants.

L'ADHF-F lui demande alors quelle serait sa réaction si son propre loyer augmentait soudainement de 50 %, voire de 135 %. Elle répond qu'elle déménagerait.

L'échange se poursuit avec un représentant de l'ADHF-F disposant d'environ 180 m² à bord. À la question du nombre de personnes vivant dans ce logement, il est répondu qu'ils sont six, sur 3 générations.

L'ADHF-F souligne ainsi que la seule surface ne permet pas d'apprécier la situation économique ou familiale des occupants. Une grande surface ne correspond pas nécessairement à un niveau de vie élevé ni à une occupation de confort : elle peut simplement être liée à la composition du foyer, à la vie familiale et à la présence de plusieurs générations sous un même toit.

L'ADHF-F attire également l'attention sur le fait qu'il ne faut pas prendre la surface d'emprise facturée dans les COT comme équivalente à une surface habitable. VNF facture en effet une emprise rectangulaire sur l'eau, qui ne correspond pas nécessairement à la surface réellement habitable du bateau. Cette emprise peut inclure des Plats bords, terrasses, zones techniques, salles des machines ou autres parties non habitables.

Un exemple concret est cité au Port des Champs-Élysées : un bateau actuellement en vente est facturé sur la base d'une emprise d'environ 121 m² sur l'eau, alors que l'agent immobilier estime sa surface habitable à environ 80 m². L'ADHF-F souligne donc qu'il faut être particulièrement prudent lorsqu'on rapproche les surfaces figurant dans les COT de références immobilières classiques, sans même parler de surface loi Carrez.

L'ADHF-F insiste également sur le fait que la question de la soutenabilité ne se limite pas à la capacité immédiate des occupants à acquitter leur redevance. Des niveaux trop élevés peuvent produire des effets directement contre-productifs : diminution de la capacité à entretenir correctement le bateau, difficulté à revendre certains bateaux si le coût annuel d'occupation devient dissuasif, multiplication des situations de blocage, voire, à terme, abandon ou déchirage de bateaux devenus économiquement impossibles à conserver. Et que certaines situations économiques et/ou professionnelles peuvent évoluer du jour au lendemain. L'ADHF précise aussi qu'il faut une lecture plus globale en intégrant les frais d'assurance, de carénage, de taxes foncières... et de la non possibilité de recourir aux aides de l'ANAH dans le cadre de travaux de rénovation.

Il est également relevé que l'objectif de simplification annoncé en ouverture de réunion paraît au final, assez éloigné du dispositif présenté. Entre la nouvelle base de VLR, le lissage, les différents niveaux de CCU, la majoration pour « site exceptionnel », les abattements successifs et la facturation détaillée de

chaque équipement, la future grille apparaît au contraire particulièrement complexe à comprendre, à expliquer et à sécuriser.

L'ADHF-F souligne qu'il est donc difficile pour le moment de dire précisément sur quels points un accord pourrait être trouvé, dès lors que la réforme doit être appréciée globalement et pour la majorité des sites, et non à partir d'un seul secteur. Même si l'un d'entre eux concentre naturellement davantage l'attention en raison d'une hausse antérieure particulièrement importante, l'ADHF-F rappelle que son analyse porte sur l'ensemble des bateaux-logements et sur les effets de la réforme dans des situations très différentes.

La question est également posée à VNF de savoir si les équipes en charge de la réforme se tiennent informées des recours contentieux en cours. Il est répondu que le service juridique de VNF en assure le suivi.

La situation de Longchamp est également évoquée. L'ADHF-F rappelle que la VLR appliquée sur ce site a déjà dû être revue à la baisse à la suite de la décision du Conseil d'État, qui avait considéré le niveau retenu comme excessif. L'ADHF-F interroge donc VNF sur les conséquences de la réforme : que se passera-t-il si la nouvelle méthode conduit demain à faire remonter fortement la VLR de Longchamp, alors même qu'elle vient d'être corrigée à la baisse à la suite du contentieux ?

7. Point sur les COT et les difficultés de rédaction

Un point est ensuite consacré aux nouvelles COT et aux difficultés de rédaction actuellement rencontrées.

L'ADHF-F indique avoir recensé plusieurs problèmes récurrents dans les conventions récentes : erreurs matérielles, incohérences entre clauses, informations incomplètes ou modalités de calcul parfois difficiles à comprendre. Une note récapitulative a été remise à VNF au cours de la réunion et pourra être annexée au présent compte rendu.

VNF invite les associations et les occupants à faire remonter les difficultés rencontrées auprès de leurs interlocuteurs au sein des UTI et, si nécessaire, directement auprès des services concernés.

Il est reconnu qu'en Île-de-France le bureau compétent a connu récemment plusieurs évolutions d'organisation et n'est pas encore toujours aussi réactif qu'il devrait l'être. VNF indique que cette situation doit s'améliorer. Damien Astier, au sein de la DTBS, est notamment cité comme interlocuteur pour ces questions.

L'ADHF-F attire également l'attention de VNF sur une contradiction importante dans les nouvelles COT : certaines conventions prévoient que le montant de la redevance pourra être modifié dès la publication d'une nouvelle grille tarifaire.

Or, dans le même temps, VNF demande aux occupants de signer aujourd'hui des conventions dont ils ne peuvent pas connaître précisément le niveau futur de redevance, puisque la nouvelle grille est encore en cours d'élaboration. L'ADHF-F souligne donc qu'il est difficile de demander aux occupants de s'engager contractuellement alors que l'un des éléments essentiels de la convention – le montant de la redevance – est susceptible d'être modifié très rapidement par une grille dont les paramètres ne sont pas encore définitivement arrêtés.

La note sur les points de vigilance des COT, remise à VNF lors de la réunion, sera jointe en annexe.

8. Divers

Indexation ICC / IRL

Aurélie Moreau rappelle en fin de réunion que le passage de l'ICC à l'IRL constitue, selon VNF, une évolution favorable au regard du contexte économique actuel et de la volatilité de l'ICC.

Taxe foncière

La question de la taxe foncière applicable aux bateaux-logements est également évoquée brièvement.

9. Calendrier et suites de la réunion

La question du calendrier est enfin abordée. VNF indique souhaiter finaliser la réforme pour le 22 décembre, date annoncée du prochain Conseil d'administration.

L'ADHF-F souligne que ce calendrier est particulièrement resserré au regard du nombre de paramètres encore à préciser, des simulations à reprendre avec les nouvelles hypothèses, de l'inventaire des équipements à fiabiliser et des effets de bord qu'il reste justement à mesurer.

Il est convenu que VNF adressera à l'ADHF-F les slides présentés lors de la réunion, la base VLR issue des données INSEE désormais définitivement retenue par VNF, puis, dans un second temps, des simulations plus précises intégrant les différents paramètres de la future grille.

Ces éléments permettront à l'ADHF-F de reprendre ses propres calculs et d'en mesurer plus précisément les effets selon les sites et les situations.

Une visioconférence Teams sera ensuite programmée afin d'échanger sur les résultats de ces simulations, les éventuels effets de bord identifiés et les points qui devront encore être ajustés ou clarifiés.