



Février 2014

# L'ESCARGOT QUI FLOTTE

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

Comme nous l'avons indiqué au dernier Conseil d'Administration de l'ADHF-F, nous avons décidé, pour cette année 2014, d'améliorer sensiblement notre communication à commencer par la modernisation de notre logo, comme vous pouvez le voir sur ce dernier numéro.

Plus stylisé, notre nouvel « escargot » va perdre au passage sa cheminée, mais certainement pas son âme ni sa combativité. En tout cas nous ne l'oublierons pas, cet « escargot à cheminée » qui nous a accompagnés pendant plus de 35 ans. Créé à l'occasion de la première fête des bateaux en 1977 par Marie Prune, une des toutes premières habitantes du fleuve, il restera le symbole de l'histoire de l'ADHF, qui a commencé comme association avant de prendre son F supplémentaire de fédération.

En plus de ce nouveau logo, nous avons en projet une série de plusieurs cahiers techniques ou administratifs que nous souhaitons éditer régulièrement sur différents sujets, et dont vous trouverez, ci-joint, le premier exemplaire qui concerne la réglementation des titres de navigation.

Pour tout le travail de mise en page, pour le graphisme qui accompagnera désormais tous nos documents, et pour le magnifique dessin de péniche, nous tenons à remercier Brigitte Verdeaux et Stéphane Treillard qui nous ont accompagnés dans ce projet.

Nous travaillons aussi depuis déjà quelques mois à une refonte complète du site de la fédération, plus moderne, plus lisible et plus fonctionnel, qui comportera les informations habituelles, mais sur lequel sera ajouté une rubrique « petites annonces » à l'usage exclusif de l'habitat fluvial et qui nous l'espérons sera régulièrement approvisionnée et visitée. De même, ce nouveau site nous permettra une communication par mails groupés d'une utilisation plus simple, pour pouvoir vous faire parvenir plus souvent les informations qui nous semblent importantes. 2014 sera aussi l'année de nos "Journées de l'Habitat Fluvial", qui auront lieu sur 2 jours complets, les 27 et 28 septembre au bassin de la Villette comme les éditions précédentes, avec vide tabernacle, stands de professionnels, conférence et table ronde, buffet et repas du samedi soir.

En tout cas, encore une « bonne année » pour nous.

## Dans ce numéro :

Edito	p 1
Compte rendu CA	p 2
L'amarrage des bateaux	p.2
Liste d'attente	p 3
Les redevances	p 4
ADHF-F 2.0	p 4

## Cotisations

La campagne de cotisations 2014 est ouverte.

Cette cotisation est de **20 Euros** pour l'année.

**Merci de vous mettre à jour le plus rapidement possible 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>

[adhf-f@orange.fr](mailto:adhf-f@orange.fr)

## Compte rendu du Conseil d'Administration

Le CA s'est réuni le 5 novembre 2013.

Pas de dossier « brûlant » pour cette réunion. Des questions et des échanges sur les derniers dossiers en cours : la liste d'attente et la création de places, l'étude sur le système d'amarrage, les redevances.

Préparation de la prochaine journée de l'habitat fluvial et projets pour améliorer notre communication.

Un point sur nos finances a été fait par le trésorier et il a été procédé à l'élection d'un nouveau bureau.

### Le bureau :

Guillaume Gorges a démissionné de ses fonctions de vice président en 2013.

Les autres membres du bureau ont été reconduits dans leurs fonctions et un nouveau membre a été élu : François Saincast.

### Composition du bureau :

Christian Duguet - Président - Marne 94 (Saint Maur)  
Nicolas Lehman - Vice président - Seine 92 (Bagatelle)  
Damien Bressy - Trésorier - Seine 91 (Corbeil)  
Danielle Payen - Secrétaire - Seine 91 (Draveil)

Antoine Calix - Secrétaire adjoint - Seine 94 (Alfortville)  
Claire Decroix - Membre - Marne 94 (Champigny)  
Marc Taris - Membre - Seine 91 (Athis-Mons)  
François Saint-Cast - Membre - Seine 92 (Puteaux)

### Le point financier :

La situation financière de l'ADHF-F est saine et nous permet d'envisager les frais engendrés par la refonte du site internet ainsi que la publication de documents techniques pour aider chacun des membres de la fédération dans ces relations avec les gestionnaires.

Nous vous rappelons que l'ADHF-F est exclusivement financée par nos cotisations. Nous avons fait le choix de rendre cette cotisation peu élevée afin de permettre au plus grand nombre d'adhérer.

**Informations diverses :** Des situations particulières sont évoquées : Lyon... Suresnes.... Les représentants de ces associations expliquent leurs problèmes et des pistes de solution sont proposées.

**Les redevances** (*voir article*)

### L'amarrage des bateaux logements.

L'étude a été réalisée par XY architecture et BIEF (Bureau d'Ingénierie et d'Etudes Fluviales) en novembre 2011.

Pourquoi l'ADHF-F a-t-elle commandité cette étude ? (*voir article*)

### Listes d'attente et attribution de places :

Le fonctionnement de la liste d'attente est modifié depuis septembre 2012. Où en sommes-nous ? *Voir article*

**La prochaine JHF** (*voir édito*)

**Le futur site** (*voir édito*)

## L'amarrage des bateaux logements

L'étude a été réalisée par XY architecture et BIEF (Bureau d'Ingénierie et d'Etudes Fluviales) en novembre 2011.

Pourquoi l'ADHF-F a-t-elle commandité cette étude ?

C'était évidemment un souci pour tout habitant du fleuve de s'assurer que son bateau serait bien amarré en cas de crue centennale.

Mais c'était aussi, notre désir de proposer des solutions alternatives face à la volonté des Services de la Navigation d'imposer systématiquement des ducs d'Albe géants avant d'autoriser le stationnement des bateaux.

Cette volonté des SN avait pour conséquences :

- l'impossibilité de faire stationner des bateaux logements dans certaines villes où les maires refusaient ces pieux inesthétiques.
- la difficulté à créer de nouvelles places, VNF s'y opposant tant que les nouvelles zones ne seraient pas aménagées avec toutes les garanties de sécurité en cas de crue.
- des amarrages très coûteux, inabordables pour de nombreux propriétaires de bateaux.

- et la crainte de devoir retirer nos systèmes d'amarrage non conformes en fin de convention pour les remplacer par les pieux « crue 1910 ».

Il était donc important de montrer que d'autres solutions fiables existaient.

Le rapport d'étude a été remis à VNF. Une première réunion, en mars 2012 concluait à l'intérêt des propositions, mais la validation restait soumise à l'expertise de l'organisme de contrôle de l'état (ministère des transports), le CETMEF (Centre d'Etudes Techniques Maritimes Et Fluviales). C'est finalement en juillet 2013 que le CETMEF a donné son accord, en particulier concernant le poids de l'ancre à utiliser, et que Mr Papinutti nous a envoyé un courrier concluant à la validation du projet.

Cette étude qui avait été présentée aux adhérents en 2012 est disponible sur notre site.

Les questions posées, fréquemment par les adhérents (et également par des membres de VNF lors de

certaines réunions), montrent qu'il faut préciser certains points.

#### 1/ L'ancre.

C'est la première sécurité du bateau.

Une ancre (qui peut être différente de celle du bateau), mouillée au large (même dans le chenal), et avec une chaîne égale à 5 fois la hauteur d'eau (au moment de la crue), permet de retenir le bateau dans le courant quand l'eau monte. Elle lui évite également de se poser sur le quai (ou sur les pieux) au moment de la décrue.

Que le bateau soit amarré à quai, sur écoires ou sur des pieux de hauteur limitée, sa sécurité en cas de très haute crue est assurée par l'ancre.

Le poids de l'ancre à utiliser est donné par la formule:

$$P = C \times \sqrt{L/8 \times B} \times B \times T$$

où : C = 45 L = longueur du bateau

B = largeur du bateau T = tirant d'eau moyen.

Ce qui signifie qu'une ancre de 350 kgs suffit pour une péniche de 38m, en règle générale.

Lorsque le bateau est amené à se déplacer, la chaîne est simplement accrochée au pieu, ou bolland ou à un anneau sur le quai. Elle reprend sa place sur le bateau dès qu'il est de nouveau amarré.

2/ Le dispositif d'amarrage flottant. C'est un système d'écoires flottantes supportant une passerelle.

Ce dispositif intéresse VNF dans la mesure où il devient possible d'aménager des zones de

stationnements dans les villes où les maires refusent les pieux.

C'est intéressant pour les propriétaires de bateaux logements qui ont l'autorisation de prévoir leur système d'amarrage, car cela reste un système « mobile » dont ils sont propriétaires. En fin d'occupation, on peut le transporter ailleurs ou le céder au suivant. Ce n'est évidemment pas le cas si nous sommes amarrés sur des pieux : en fin d'occupation, ils tombent dans le domaine public et deviennent la propriété de VNF, ou bien VNF peut nous contraindre à les retirer s'ils ne sont pas conformes.

Bien que ce système d'amarrage flottant revienne moins cher que le battage de pieux « crue 1910 », il reste malgré tout onéreux (voir devis réalisé par le chantier de la haute seine). Mais l'ADHF-F peut fournir les plans à ses adhérents qui peuvent le faire réaliser par d'autres professionnels, voire les réaliser eux mêmes.

Ce système ne sera pas non plus imposé à la place des pieux. On peut continuer à s'amarrer sur des écoires ou à quai et à rejoindre son bord en barque en cas de crue, à partir du moment où une ancre sécurise notre stationnement.

Rappelons que c'est VNF qui autorisera tel système ou tel autre en fonction des zones et des contraintes de sécurité. Mais les principes décrits dans cette étude sont maintenant acceptés par VNF et en principe par toutes les subdivisions.

## Listes d'attente et attribution de places

Le fonctionnement de la liste d'attente a été modifié en septembre 2012

Les points les plus importants à retenir sont les suivants :

La transparence : Chaque inscrit peut à tout moment voir sur le site de VNF, quelle est sa position sur la liste.

Une classification plus simple :

- la liste A concerne tous les bateaux avec COT dans la région parisienne élargie à la DIRBS (Direction Inter régionale du Bassin de la Seine) et demandant à changer d'emplacement.

- la liste B regroupe tous les autres propriétaires de bateaux demandant un emplacement en Ile de France (y compris ceux en infraction)

Le numéro d'ordre sur chaque liste dépend de la date d'inscription du demandeur.

Attribution des places facilitée : chaque emplacement disponible est proposé à tous les inscrits en même temps (d'abord de la liste A, puis de la B). Le numéro d'inscription intervient pour départager les demandeurs qui auront répondu à l'offre. De cette manière, chaque place possible est attribuée en 60 jours en moyenne.

Ces nouvelles règles nous semblent plus satisfaisantes.

Dorénavant, notre mobilisation est concentrée sur la libération de nouvelles places sachant qu'il en existe un potentiel non négligeable en Ile de France (suite à la loi sur l'eau de 2007 et à l'accord de certains maires), potentiel non exploité par VNF.

La réticence de VNF à créer ces emplacements était en partie liée au problème des équipements et en particulier aux amarrages « type crue 1910 » imposés par les services de la navigation.

L'étude sur les amarrages initiée par l'ADHF-F et validée par VNF permet d'envisager, enfin, la possibilité de créer de nouvelles places.

Lors de la dernière commission d'attribution des places à laquelle l'ADHF-F a participé, plusieurs emplacements ont été proposés sur la Marne, dans la subdivision de Meaux.

Ces emplacements ne sont pas équipés du tout, mais les ducs d'Albe ne seront pas imposés.

Cela permet à des bateaux éloignés ou en infraction d'obtenir une place rapidement et de s'inscrire en liste A. Une fois installés, les propriétaires de bateaux peuvent se regrouper pour installer les équipements plus facilement et participer aux discussions avec VNF et les communes pour établir un cahier des charges si nécessaire.

## Les redevances de stationnement

Depuis déjà un moment, la direction de VNF souhaitait réfléchir à une réactualisation du principe de calcul des redevances de stationnement et des abattements qui y sont liés.

Cette tarification qui a été durement négociée en 1995 n'est clairement pas parfaite, et il ne serait pas inutile de se repencher sur ses modes de calcul. Mais dans la bouche de VNF, « réfléchir à une réactualisation » est toujours très inquiétant et nous rend vite très nerveux. Bien que cette demande ait toujours été assortie d'une volonté de simplification et pas forcément d'un désir d'augmentation, la vigilance reste de mise. Comme la politique de l'autruche n'est pas une solution, et que nous n'avons pas envie que les choses se décident derrière notre dos, nous avons demandé l'ouverture d'un groupe de travail sur le sujet.

Deux réunions ont donc eu lieu en 2013, des propositions nous ont été faites, et nous avons pu insister sur le fait qu'une augmentation ne serait pas acceptable, d'abord en tenant compte du contexte actuel, mais surtout parce que l'application de l'indice du coût de la construction (ICC) depuis 1995 nous a été très défavorable en prenant 27 points de plus que l'inflation sur la même période.

Il nous a été redit que leur objectif était bien la simplification, avec une idée, encore assez vague, de calculer non pas le R2 comme un amortissement réel (donc paradoxalement plus cher en zone extra muros plus difficile à équiper), mais comme un pourcentage du R1. Ceci permettrait de favoriser l'équipement des zones plus éloignées de Paris, et donc de créer plus

facilement de nouveaux emplacements, réglant la situation de bateaux en attente et pour certains en grande difficulté.

Il est vrai que pour les zones équipées par VNF, le calcul du R2 en fonction de l'amortissement réel, et facturé sans limite dans le temps pervertit le principe d'une redevance dégressive en fonction de l'éloignement de Paris.

A l'issue de ces deux réunions, une simulation devait nous être faite, dans un premier temps sur l'ensemble de l'Ile de France, et nous devions nous voir en septembre.

Mais depuis, trou noir...

Donc nous attendons, mais comme sœur Anne, nous ne voyons rien venir.

Nous ne sommes évidemment pas pressés, mais le problème est qu'il y a dans le pack de ces négociations, le tarif de la vignette et le remplacement de l'Indice du Coût de la Construction (ICC) par l'Indice de Référence des Loyers (IRL) plus intéressant pour nous sur ces dernières années, car plus lié au coût de la vie et donc plus juste.

Si le changement d'indice n'est pas une urgence cette année car l'ICC a baissé, le tarif de la vignette qui lui a pratiquement doublé pour nous, nuit gravement à la mobilité des bateaux que nous encourageons et que nous défendons.

L'ADHF-F a écrit le 17 janvier à M. Papinutti directeur général de VNF, et nous attendons sa réponse.

## ADHF-F 2.0

Avec son nouveau site internet l'ADHF-F passe au 2.0. Chacun pourra retrouver ses rubriques favorites sur ce nouveau site, ainsi que les informations générales et pratiques, la navigation y sera plus facile, plus ergonomique. La nouvelle charte couleur se décline sur une base de bleu, le logo est stylisé. Une rubrique petites annonces a été ajoutée, elle ne concernera que des annonces liées à la vie sur l'eau, à vous de l'animer. Mais ce qui différencie le nouveau site du précédent est la

création d'une base de données adhérents, accessible par mot de passe, permettant à chacun de mettre à jour en ligne sa situation, adresse, devise, E-mail... Ce nouvel outil associé à une possibilité d'envois d'E-mail très rapides et ciblés donnera à notre association un pouvoir de réaction et de mobilisation renouvelé.

Après consultation et mise en concurrence, la société SITEDITO de Maison Lafitte a été retenue, outre le critère de prix c'est la notoriété et la

pérennité de cette société qui a déterminé le choix du bureau. L'investissement consenti sera d'un peu moins de 12 000 € HT. C'est à la fois beaucoup mais aussi peu si l'on considère les nouvelles fonctionnalités intégrées. Le rôle de défense et de promotion de l'habitat fluvial que joue l'ADHF-F rendait indispensable ce nouvel outil de communication qui, par ailleurs devrait nous permettre d'économiser du temps et des coûts par rapport à notre communication passée.