



FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'HABITAT FLUVIAL

Monsieur le Préfet Michel Cadot
Préfecture d'Ile de France
5 rue Leblanc
75015 Paris

Le 2 avril 2019

Monsieur le Préfet,

L'ADHF-F participe depuis le début aux réunions du CUF, et à l'élaboration du Schéma d'Aménagement Stratégique de la Seine.

Même s'il est tout à fait possible de s'exprimer lors de ces réunions, et que vous soyez vous-même très à l'écoute des différentes interventions (ce dont nous vous remercions), le nombre d'intervenants, le temps contraint, et peut-être aussi un manque d'expérience, ne nous permettent pas de détailler de façon synthétique et précise notre avis sur les différents sujets traités, et particulièrement sur ceux concernant l'habitat fluvial.

C'est pourquoi nous souhaitons faire le point par l'intermédiaire de ce courrier afin de préciser clairement nos positions sur les questions abordées aux articles 3.7 et 3.2 du Schéma d'aménagement Fluvial de la Seine et qui concernent directement l'habitat fluvial quant à son avenir proche.

Nous sommes d'ailleurs étonnés que le premier paragraphe de l'article 3.2 ne se situe plutôt dans l'article 3.1. En effet étant donné que la pérennisation de la baignade est un héritage des JOP il n'y a aucune raison que les efforts d'assainissements associés ne soient pas intégrés aux JOP et par conséquent à leur enveloppe budgétaire, alors que les efforts juridiques font parti de la loi Olympique.

Rappel de la dernière version de l'article 3.7

Environ 10 % du linéaire des berges de Seine à Paris est aujourd'hui occupé par des bateaux de plaisance et établissements flottants à usage d'habitation (« bateaux-logements »).

Les tarifs de l'occupation du domaine public fluvial fixés par HAROPA-Ports de Paris et VNF, du fait du caractère révocable de cette occupation et des coûts d'entretien, sont faibles par rapport au prix de l'habitat dans l'agglomération parisienne: à Paris et dans les Hauts-de-Seine, la redevance, fixée après de longues négociations en s'appuyant sur la valeur locative moyenne de l'agglomération, correspond au tiers environ des tarifs appliqués aux installations d'animation et de loisir. En outre, le prix de vente élevé de ces constructions flottantes dont l'emplacement est recherché interroge les pouvoirs publics sur la captation par des particuliers d'une rente liée à l'emplacement privilégié de leurs logements sur le domaine public. Pour ces raisons, VNF et Haropa-Ports de Paris se sont engagé dans une démarche de revalorisation des tarifs afin d'obtenir un meilleur partage de la valeur des berges.

Au-delà de cet aspect, les berges occupées pourraient être sollicitées à court et moyen terme pour des projets notamment de logistique urbaine fluviale. Or, un projet de logistique urbaine fluviale bénéficierait de manière plus importante aux citoyens parisiens à travers ses caractéristiques écologiques que l'accueil d'habitat fluvial. Dans ce contexte, si la contribution que l'habitat fluvial peut apporter à la mise en valeur paysagère de la Seine est réelle, son intégration dans des zones à forts enjeux économiques pourra être interrogée.

Nos remarques sur cet article

1/Les tarifs appliqués

C'est en 1995 que la tarification des bateaux logements a été établie après près d'un an de discussion entre les gestionnaires et l'ADHF-F.

Cette tarification n'est pas tombée du ciel, mais a pris en compte les données objectives, comparatives avec les loyers pratiqués à terre.

Le principe en était le suivant: il s'agissait de s'appuyer sur la valeur locative moyenne à Paris fournies par l'OLAP (Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne), et de considérer 3 éléments propres à l'habitat fluvial qui justifiaient un ajustement de cette valeur.

- a/ Un bateau est une propriété privée dont la valeur ne doit pas rentrer dans le calcul de la redevance. Seule la valeur du "terrain" (la surface d'eau du domaine public fluvial occupée) doit être considérée.
- b/ L'emplacement du bateau est soumis à une convention d'occupation temporaire qui, même si elle est établie pour une période de 5 ans, peut être dénoncée à tout moment par le gestionnaire pour raison d'intérêt général. Comparée à un bail locatif classique, il existe donc une réelle précarité pour le contractant à cette convention.
- c/ Les conditions d'habitation sur un bateau présentent des désagréments et des nuisances spécifiques qui n'existent pas sur des logements à terre (batillage, crues, obligation de surveillance, conditions de raccordements, etc...), qu'il faut considérer si l'on souhaite établir une comparaison de valeur avec ces derniers.
- d/ Cette redevance était celle qui s'appliquait à la zone 0 considérée comme la zone la plus centrale (Port des Champs Elysées). Le calcul des redevances des 7 zones suivantes, définies en fonction de l'éloignement du centre de Paris, se faisant par déduction de 20% sur la redevance de la zone précédente.

Le calcul s'est donc établi comme suit en 1994

Valeur moyenne locative Olap au m ²	12.20	(80 francs à l'époque)
(a) Part foncier/immobilier	40%	
(b) Abattement précarité	15%	
(c) Abattement nuisances habitat fluvial	<u>20%</u>	
(d) Total redevance zone 0	3.32	

Elle est depuis indexée chaque année sur l'indice du coût de la construction (ICC), qui en 2018 entraîne une hausse de 62.7% par rapport au tarif de 1994, alors que l'indice du coût de la vie (INSEE) ne représenterait que 40.3% de hausse pour la même période, et que l'actualisation en 2018 du tableau de 1994 avec les mêmes critères et la même valeur moyenne du m² locatif à Paris donnée par l'OLAP aujourd'hui, donnerait une valeur théorique inférieure de 6.3% sur les tarifs actuels

	<u>1994</u>	<u>2018</u>	<u>2018</u>	<u>2018</u>
	base Olap	hausse ICC + 62.7%	hausse cout de la vie + 40.3%	base Olap actuelle
Valeur moyenne locative Olap au m ²	12.20	19.85	17.12	18.60
(a) Part foncier/immobilier	40%	40%	40%	40%
(b) Abattement précarité	15%	15%	15%	15%
(c) Abattement nuisances habitat fluvial	<u>20%</u>	<u>20%</u>	<u>20%</u>	<u>20%</u>
(d) Total redevance zone 0	3.32	5.40	4.66	5.06
		(tarif actuel)	(tarif inflation)	(tarif théorique)

Il ne semble donc pas justifié d'appliquer aujourd'hui ou demain, une hausse de cette redevance, déjà plutôt surévaluée, d'autant que les frais afférents à l'habitat fluvial sont déjà beaucoup plus élevés que tout autres types d'habitat à terre (sortie obligatoire tous les 10 ans, visite d'un expert à sec et à flot d'un montant d'environ 2 000 euros, contrôle gaz tous les 3 ans, assurance en moyenne 5 à 6 fois plus élevée qu'à terre pour une même surface habitable, entretien très régulier des peintures du bateau, vérification d'extincteurs, obligation de surveillance, etc....)

2/Concernant la vente des bateaux

Il est vrai que les bateaux dans Paris se vendent un prix relativement élevé, en ne confondant pas toutefois les prix affichés et les prix réellement vendus, dont l'écart est souvent significatif.

Pour être objectif, il faut bien analyser ce qui fait la valeur d'un bateau:

- La valeur matérielle du bateau en lui-même qui peut donc être valorisée au bénéfice exclusif du propriétaire.
- Le fait que le bateau soit titulaire d'une COT donc avec une possibilité probable de transmission de son emplacement d'amarrage.
- La situation géographique de son amarrage.

Les 2 premiers éléments sont communs à tous les bateaux, et peuvent justifier un prix de vente plus ou moins élevé qui correspond à des frais réels et à un intérêt du marché, défini par la loi de l'offre et de la demande que l'on retrouve partout, y compris sur les logements à terre.

Le troisième élément lié à la « valeur du lieu d'amarrage » est effectivement plus discutable, surtout quand l'acheteur n'est pas prévenu de la précarité due au caractère révocable de la COT autorisant le stationnement à cet emplacement. Ce qui théoriquement devrait faire baisser sensiblement le prix proposé.

Mais faut-il pour autant pénaliser l'ensemble des bateaux quand quelques uns seulement, par abstention volontaire d'information, tirent profit d'une situation mal régulée ?

C'est donc à l'État et aux gestionnaires de trouver les solutions pour rappeler aux acheteurs les risques qu'ils encourent, et non pénaliser d'autres, qui se trouvent sur des emplacements depuis longtemps, qui sont loin pour beaucoup d'être richissimes, et qui justement du fait du lieu de leur emplacement payent déjà une redevance annuelle importante.

Les orientations que vous proposez sont donc particulièrement injustes pour la majorité des habitants du fleuve (le FAS propose en effet un périmètre plus large que le Paris intramuros), amoureux de leur bateau, qui, sans aucun esprit spéculatif, participent à leur manière à la valorisation de la Seine et ses affluents.

De plus une hausse de la redevance à Paris aura pour conséquence mathématique une hausse proportionnelle pour les redevances des 7 autres zones d'Île de France. Le calcul de redevances présentant une dégressivité depuis la zone la plus chère (Paris centre) à la zone la plus lointaine (grande banlieue d'IDF).

3/ Aspect patrimonial des bateaux logements

L'article 2.2.6 du FAS devrait être complété pour mentionner le document de référence ci-dessous intitulé:

"Mise en valeur des berges de la Seine dans Paris: Cahier des prescriptions architecturales et paysagères - décembre 1999" rédigé par le Port Autonome de Paris, la Mairie de Paris et le service départemental de l'Architecture et du Patrimoine de Paris.

Ce document encadre l'évolution des berges et des bateaux sur le fleuve.

Les bateaux logements bien qu'occupant un linéaire réduit des quais (10%) à Paris participent grandement par leur intérêt patrimonial au paysage que les croisières touristiques parisiennes offrent. Vous mettez d'ailleurs l'accent sur le développement du tourisme fluvial et l'attractivité du fleuve (paragraphe 2.1.3 du SAF), deuxième monument payant le plus visité à Paris. Comme les

bouquinistes, les bateaux logements sont une partie de l'identité de Paris. C'est un héritage de l'histoire du transport fluvial de la vallée de la Seine. Il est important de maintenir ce faible pourcentage de bateaux logements à Paris, et de s'assurer que leur usage exclusif en logement soit respecté. Il est à noter que, la plupart des bateaux activités stationnaires, qui sont des constructions neuves (et pas des transformations d'anciens bateaux de transports), ne présentent pas, eux, d'intérêt historique ou esthétique.

4/ Les bénéfices de l'habitat fluvial pour les gens d'à terre

Quant aux bénéfices de l'habitat fluvial pour les gens d'à terre, ils sont nombreux et multiples. Outre l'évidente esthétique de ces bateaux dans le paysage fluvial parisien, les bateaux protègent aussi les berges avec une grande efficacité. De même l'habitat fluvial est de très loin la meilleure vigie pour le fleuve puisque les habitants en sont au plus près et en permanence. Ils peuvent ainsi prévenir ou intervenir au plus vite sur un problème de sécurité par exemple. Sans intérêt commercial et en vivant sur ce milieu ils protègent l'état naturel de la rivière. Ainsi, ils réagiront avec une grande sensibilité face aux problèmes écologiques tels qu'une pollution, et avec une totale objectivité envers ce milieu contrairement aux acteurs économiques qui sont concentrés sur leurs activités.

5/ Concernant l'article 3.2 du SAF

Nous souhaitons enfin aborder le sujet de l'assainissement des bateaux dans le cadre de l'organisation des épreuves des JOP 2024 en eaux vives et de l'héritage de cette reconquête de la qualité de l'eau pour les baignades.

Le sujet des rejets d'eaux usées en rivière par les bateaux logements s'est concrètement posé il y a un peu plus de dix ans. Afin de mieux comprendre l'impact de notre habitat sur la qualité de l'eau, L'ADHF-F a commandité en 2007 une étude à Sépia Conseil afin de quantifier cet impact. Les résultats de cette étude étaient sans appel: les rejets des bateaux logements ne représentent qu'un "bruit de fond" face à l'ensemble des autres pollutions.

L'ADHF-F n'a pas pour autant écarté la question du traitement de ces eaux usées, et milite depuis pour que des solutions d'assainissements puissent être trouvées et que, comme le conclue l'étude, celles-ci puissent faire l'objet d'une normalisation. A cette époque on ne parlait que des systèmes de traitement embarqués. Mais depuis, le sujet n'étant pas prioritaire, rien n'a avancé.

En parallèle, le regard des promeneurs et autres badauds le long des fleuves et rivières s'aiguise quant à nos rejets d'eaux usées ; tout autant que leur appréciation de la qualité environnementale et de leur appétit pour une baignade dans ces cours d'eau que les politiques prônent avec force effets d'annonce.

Nous avons toujours souhaité améliorer la qualité des eaux rejetées par les bateaux logements. Nous n'avons cependant jamais été accompagnés malgré nos présences et demandes répétées dans les colloques ou réunions abordant ces sujets depuis plus de cinq ans.

C'est récemment, fin 2017, que l'ADHF-F est convoquée à une présentation de la fraîchement constituée DIJOP afin de nous présenter un amendement à la loi Olympique sur le sujet de l'amélioration de la qualité de l'eau de la Seine, ce afin de répondre à la promesse de la candidature de la Ville de Paris aux JOP quant à l'organisation des épreuves en eaux vives de ces rencontres sportives.

Comme à notre habitude, nous ne manquons pas de nous rendre à cette convocation le 23 janvier 2018.

La DIJOP nous présente alors l'amendement 203 qui propose d'ajouter un article 7 bis sur le sujet des rejets « eaux usées domestiques et assimilées domestique », des bateaux logements, des bateaux restaurants ou des installations de loisir.

Cet article 7 bis précise ainsi :

« À Paris, les bateaux et établissements flottants au sens de l'article L. 4000-3 du code des transports qui produisent des eaux usées domestiques ou assimilées domestiques et qui stationnent le long d'un quai équipé d'un réseau public de collecte disposé pour recevoir ces eaux usées se raccordent à ce réseau dans un délai de deux ans à compter de la mise en service du réseau public de collecte, ou dans un délai de deux ans à compter de la publication de la présente loi si le réseau est déjà mis en service à cette date. »

Cet amendement fait référence à une étude commandité par Haropa et la ville de Paris. Étude confiée à Sépia Conseil tout comme l'étude d'impact que nous avons faite dix années auparavant.

Nous connaissions bien entendu l'existence de cette étude depuis nos échanges avec la DRIEE, et nous étions impatient d'en connaître le contenu dont on nous avait promis une présentation à l'automne 2017. L'ADHF-F demande donc lors de la réunion du 23 janvier à la DIJOP, une présentation de cette étude afin d'en apprécier le contenu.

C'est donc peu de temps après, le 8 février 2018, que nous assistons à la présentation de l'étude, et c'est lors de cette présentation des résultats, qu'il nous a été annoncé que les seules solutions retenues étaient, soient les cuves de stockage, (impossible vu le volume mensuel moyen de rejet pour une famille de 4 personnes qui est environ de 6m³), soit le retour aux réseaux, très coûteux (coût estimé au port Debilly pour 10 bateaux entre 1.5 et 2 millions d'euros) et très dangereux en cas d'orage pour les bateaux, qui se trouvent dans presque tous les cas en dessous des collecteurs, et qui risquent de se remplir en cas de surcharge du réseau et de couler.

Or dans ce rapport de Sépia Conseil, les "Solutions Innovantes" comme elles étaient alors présentées et que nous avons proposées, nous habitants du fleuve connaissant mieux que tout autre les problèmes liés à notre type d'habitat (toilettes sèches, traitement embarqué et phyto épuration), n'ont pas été développées par manque de temps et par une volonté simpliste d'appliquer les solutions terrestres au fluvial.

Et c'est aussi au cours de cette présentation, qu'il nous a également été annoncé que le dit amendement à la loi Olympique avait déjà été voté et adopté, et sera définitivement enregistré le 20 février 2018, nous privant d'un quelconque débat, et nous empêchant de défendre et d'argumenter sur des solutions différentes et plus écologiques.

Pour rappel les maîtres mots de la candidature de Paris pour les JOP 2024 sont « innovation et durabilité » et que les franciliens son censés retrouver en ces termes, la qualité « baignade » des eaux de la Seine à Paris.

Dans ce rapport de Sépia Conseil, il n'était pas non plus question de différenciation entre les eaux grises et les eaux noires, ce qui n'était pas le cas précédemment, et nous avons donc sollicité des explications sur le sujet. Il nous a été répondu que l'ARS ne faisait plus cette différenciation en matière de bactériologie, problématique à la baignade, et que par voie de conséquence il avait été demandé à Sépia Conseil de considérer les rejets de manière globale sans distinction de genre d'eaux (donc comme cela se fait à terre). Ce qui finalement ne répond à une vision ni innovante, ni durable de l'usage de l'eau que seuls les pays développés peuvent avoir, et ce de manière déraisonnée.

Suite à cette annonce nous avons demandé un éclairage sur ce recadrage "eaux grise / eaux noires" devenu "rejets" sans distinction de genre proposé par l'étude. En ce sens la DRIEE et l'agence de l'eau Seine Normandie ont organisé une présentation avec l'ARS pour nous préciser leur démarche et leur appréciation d'un document de l'ANSES (Analyse des risques sanitaires liés à la réutilisation d'eaux grises pour des usages domestiques) leur permettant d'aboutir à ce mélange d'eaux rejetées.

L'ADHF-F, comme beaucoup de personnes présentes à cette réunion, doute de la fiabilité des textes présentés et de leur pertinence. Et c'est aussi lors de cette présentation de l'ARS, que leurs représentants ont par ailleurs émis de sérieux doutes sur la capacité de leur agence à donner un avis favorable à la baignade en Seine en 2024 au niveau des zones pressenties pour les épreuves Olympiques.

Sur cette zone (dont la prise d'eau de Suresnes) l'avis de l'ARS de pompage pour potabilisation était alors négatif mais le terme défavorable était de rigueur.

L'ADHF-F continue donc de travailler sur le sujet de l'assainissement des bateaux, et pense que les coûts et contraintes techniques du relevage sont suffisant pour écarter la généralisation de cette solution. Nous estimons plus que jamais nécessaire d'étudier les solutions alternatives et innovantes qui existent et n'attendent que l'aval des pouvoirs publics concernés.

Pour cette raison, nous allons demander, toujours à Sepia Conseil, de réaliser un complément d'étude afin d'approfondir la viabilité des systèmes alternatifs, de vérifier la pertinence de la différenciation eaux grises/eaux noires, et de mettre en place un contrôle de la qualité de l'eau sur les zones de bateaux logements par une entreprise spécialisée dans les prélèvements et analyses d'eau.

Si ces tests s'avéraient concluants, l'amendement à la loi Olympique imposant le raccordement aux réseaux des bateaux logements produisant des eaux usées domestiques ne pourrait se voir appliqué aux bateaux équipés de ces systèmes. En effet ces bateaux ne rejetteraient donc pas d'eaux usées domestiques malgré le fait qu'ils en produisent mais des eaux traitées au niveau bactériologique et répondant aux normes en vigueur.

Nous souhaitons que la préfecture d'IDF en qualité de pilote du SAF consigne dans ce document cet éventualité.

Nous espérons que vous prendrez en compte nos remarques, et dans l'attente, nous vous prions, Monsieur le Préfet, d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Christian Duguet
Président de l'ADHF-F

PS. Vous trouverez ci joint en annexe, une copie du retour que nous avons fait à Haropa Port de Paris en réponse à la présentation qu'ils nous ont faite de leur schéma d'aménagement des berges à Paris.