



**Bulletin de la Fédération
des
Associations de Défense de l'Habitat Fluvial**
Novembre 2006

L'escargot qui flotte



Le Mot du président

L'année 2006 a vu l'ADHF-F présente sur tous les fronts. Reconnus comme interlocuteurs incontournables aussi bien par VNF que par toutes les administrations qui s'intéressent à l'eau de près ou de loin (Ministère, Conseil Généraux, Communes, etc...), nous avons défendu du mieux possible, l'intérêt de l'habitat fluvial et de nos bateaux dans leur diversité.

Étant sollicités à tous les niveaux, nous devons donner notre avis. Si la charte de l'ADHF-F, dont nous avons largement débattu et qui a été acceptée à la quasi unanimité des associations, nous fixe désormais le cadre que nous devons respecter dans chacune de nos négociations, l'avis et la présence des responsables d'association aux réunions du Conseil d'Administration restent essentiels pour assurer notre légitimité et pour garantir un fonctionnement démocratique dans l'intérêt de tous.

Sans les association, l'ADHF-F n'existerait pas, et sans l'ADHF-F, les associations ne pourraient faire le poids face à tous ces interlocuteurs.

Qu'avons nous réalisé ?

- Nous avons participé au groupe de travail du CSNPSN qui a la demande du ministère a élaboré un nouveau référentiel technique qui fera l'objet d'un décret, unifiant la règle pour tous les bateaux.

- Nous sommes désormais membre de la Commission de Surveillance de Paris, et pouvons intervenir sur tous les dossiers des bateaux logements.

- Une commission « taxes locales » a été crée et a travaillé sur la taxe foncière et sur la taxe d'habitation. Lors de la 4ème Journée de l'Habitat Fluvial, la conférence débat organisée avec la directrice régionale de VNF et le maire de Sèvres a pu rendre compte des travaux de cette commission.

- Contre le projet de loi sur l'eau, nous sommes intervenus auprès de tous les sénateurs qui ont amendé ce projet en tenant compte de nos remarques.

- Nous avons également mis en place et suivi l'étude sur les rejets des eaux usées. Gros chantier et gros budget que nous avons pu faire financer à 80 % par le CG92 et l'Agence de l'Eau. Il reste néanmoins à notre charge 20%, soit environ 6000€ représentant l'équivalent de 400 cotisations.

Le montant des cotisations volontairement faible (15€) demande une participation massive de l'ensemble des bateaux, et nous vous demandons de ne pas oublier, cette participation qui nous sera plus qu'utile cette année.

Dans ce numéro :

<i>Le compte rendu de la conférence « des bateaux dans la ville »</i>	<i>P 2-4</i>
<i>Le rapport de la commission « taxes »</i>	<i>P 5</i>
<i>Le point sur l'étude « eaux usées »</i>	<i>P 7</i>
<i>Le nouveau règlement « bateaux logements »</i>	<i>P 7</i>
<i>Les cotisations</i>	<i>P 7</i>
<i>Nos exposants</i>	<i>P 8</i>



33, rue des Trois Fontanots
92002 NANTERRE Cedex
www.groupe.credit-cooperatif.coop

Conférence « le bateau dans la ville », compte rendu des débats

Conférence animée par : Christian Duguet - président ADHF-F
Danièle Payen - secrétaire ADHF-F
Invités : Madame Bacot - Directrice Port Autonome de Paris
- Chef Service de la Navigation de la Seine
- Responsable de VNF pour l'Ile de France
Monsieur Kosciusko-Morizet - Maire de SEVRES
- Conseiller Général des Hauts de Seine
Excusé : Monsieur l'adjoint au Maire de Port Marly

Christian Duguet informe l'assemblée que **le projet de Loi sur l'Eau** comporte un titre II bis consacré à la présence des bateaux logement sur le domaine public fluvial. Ce titre a été rajouté dans le texte d'origine suite au dépôt d'amendements. Les trois principaux amendements qui nous concernent sont :

- autorisation requise du maire pour chaque création d'emplacement de bateau logement sur sa commune.
- nouvelle procédure d'abandon d'un bateau logement avec déchéance des droits du propriétaire, ce qui entraînerait la vente du bateau au profit de

l'administration et éventuellement son déchirage.

- majoration de 400 % de la redevance d'occupation du domaine public pour les bateaux stationnant sans autorisation (sans préjudice du paiement des contraventions de grande voirie).
- L'ADHF-F, suite à la connaissance de ce projet de texte législatif, a envoyé un courrier à 350 sénateurs et à VNF. Dans l'état actuel du dernier projet de loi, il a été obtenu que l'autorisation de la mairie soit requise pour chaque création de zone et non pour chaque emplacement de bateau et

que la majoration de la redevance soit de 100% et non de 400%.

Un grand nombre de décrets préciseront les conditions d'application du texte définitif. Des inquiétudes fortes sont exprimées sur la notion de bateau sans autorisation, en état d'abandon. Comment ce texte sera-t-il appliqué ?

Christian Duguet donne la parole à Danielle Payen pour rendre compte des travaux de la commission taxes locales – objectifs de la commission – état des lieux – enquête auprès des adhérents – suggestions de préconisation.

Résultats de l'enquête auprès des adhérents :

Des discussions dans différentes associations, des contacts informels et échanges auprès des adhérents et des réponses aux questionnaires diffusés par l'ADHF-F, un consensus se dégage :

1. **la majorité accepte ou accepterait de payer la taxe d'habitation** qui finance des services dont les bateaux logement sont bénéficiaires au même titre que les autres habitants de la commune d'élection du domicile. Il est à noter que **la moitié des personnes interrogées s'en acquitte déjà.**
2. **pratiquement l'intégralité des réponses fait apparaître le refus de payer la taxe foncière :**

- *Considérant qu'il y a une injuste dissociation entre l'assujettissement des bateaux motorisés et des bateaux non motorisés.*
- *Ne comprenant pas pourquoi nous sommes soumis à cette taxe qui fait double emploi avec la redevance d'occupation du domaine public, qui est déjà en soi exorbitante .*
- *Le bateau étant un bien meuble, n'entre pas, par essence, dans le périmètre de l'assiette de cette taxe.*
- *Le propriétaire du bateau n'est pas propriétaire du sous sol (ce qui entraîne la redevance VNF (voir ci dessus)).*

Christian Duguet demande à nos invités de prendre la parole :

Mme Bacot – directrice régionale de VNF :

Considère que les propriétaires de bateaux logement sont des utilisateurs de l'eau aussi légitimes que les autres usagers. Elle avait constaté, lors de sa prise de fonction, que les relations avec les élus étaient une

source de tensions récurrentes. La situation s'améliore actuellement. Cette amélioration est le fruit du travail des associations et la prise de conscience, par l'ensemble des propriétaires de bateaux logement,

qu'une cohabitation harmonieuse avec les autres usagers est souhaitable. L'intégration est tout à fait possible, dans le respect des règles de civilité, dont la non application par certains avait nuit à tous.

Monsieur Kosciusko-Morizet - Maire de Sèvres :

Expose la situation à Sèvres (et dans le 92 en général).

Elle a beaucoup changé ces 15 dernières années. Il n'y avait aucun bateau à Sèvres. Les premiers se sont installés suite à leur expulsion de la zone non autorisée en amont du barrage de Suresnes. Il y a actuellement trois associations de bateaux logement sur la commune. Par ailleurs, la moitié des communes des Hauts de

Seine sont concernées par l'implantation des bateaux logement.

Monsieur Kosciusko-Morizet estime que les bateaux logement, par leur présence, sécurisent les berges à condition qu'ils stationnent dans des zones autorisées et qu'ils respectent les règles de sécurité, en n'occasionnant pas, entre autres, de gêne à la circulation sur les berges.

Le stationnement des bateaux logement induit un certain nombre de problèmes à résoudre, auxquels sont confrontés les élus :

- alimentation en eau de ville
- alimentation énergie électrique
- évacuation des eaux usées
- aménagement de parkings
- voisinage avec les autres utilisateurs des berges.

Actuellement, le Conseil Général des Hauts de Seine a étudié, zone par zone, un schéma d'utilisation des berges, en collaboration avec VNF. Monsieur Kosciusko-Morizet préconise que des schémas de ce type puissent être généralisés aux autres départements s'ils le souhaitent, pour résoudre les problèmes induits par la

présence des bateaux logement. Monsieur Kosciusko-Morizet exprime également sa conviction que les propriétaires de bateaux logement sont des usagers aussi légitimes que les autres habitants résidant sur la commune.

Comme les autres usagers, ils doivent être redevables de la taxe d'habita-

tion et de la taxe foncière, puisqu'ils bénéficient des mêmes services que les autres habitants.

Le problème des eaux usées, dont l'évacuation n'a pas pour l'instant été résolue par des solutions techniques adaptées, fait l'objet d'une étude en cours dont on attend les résultats.

Questions/réponses dans la salle suite à ces interventions

Intervenant 1 : Nous payons des taxes mais nous n'avons pas de contreparties en retour spécifiques aux bateaux logement. Nous n'avons pas de services de VNF en retour du règlement de la redevance d'occupation du domaine public.

Mme Bacot : Si vous faites stationner une caravane sur un terrain qui ne vous appartient pas, vous payez un loyer au propriétaire. Il est normal de payer l'occupation de l'espace que vous occupez (il s'agit ici d'une surface d'eau).

Intervenant 2 : Nous ne sommes pas propriétaires du terrain. C'est VNF qui est propriétaire du terrain. En cette qualité, c'est VNF qui devrait payer le foncier.

Mme Bacot : Ce n'est pas tout à fait la même chose. La redevance correspond à une autorisation d'occuper le domaine public (mais ce n'est pas une location du domaine public). C'est une participation à la gestion du domaine comme les autres usagers : construction et entretien de barages...

Intervenant 3 : (secteur d'Arles) : Je conteste les affirmations des élus, lors des débats sur la loi sur l'eau. Nous ne sommes pas une pollution visuelle. Je trouve normal de payer la taxe d'habitation ; par contre il est anormal de payer le foncier. Il est cependant normal de payer la taxe sur les ordures ménagères.

Je constate que 50 % des municipalités ne traitent pas leurs eaux usées avant rejet. Pourquoi mettre toujours les bateaux logement en exergue sur ce sujet ?

En province, il n'y a pas d'égalité de traitement entre tous les usagers. Le coefficient d'abattement de la redevance est laissé à l'appréciation de chaque interlocuteur de VNF.

Mme Bacot : Nous procédons actuellement au recrutement d'un salarié "bateaux-logements". Il s'occupera donc d'étudier les différences d'égalité de traitement entre l'ensemble des bateaux logement. Quant à mon point de vue sur la pollution visuelle, j'estime que je n'ai pas de légitimité pour porter un jugement sur l'aspect des bateaux logement. A Paris, un cahier des charges a été rédigé par un architecte sur ce sujet. Il serait souhaitable que le même travail soit fait avec rédaction d'une charte avec les collectivités locales.

M Kosciusko-Morizet : Je n'ai pas participé aux débats, je ne pense pas que le bateaux soient une pollution visuelle.

Je trouve normal que les propriétaires de bateaux soient assujettis à la taxe foncière car ils bénéficient du ramassage des ordures ménagères.

Intervention d'un membre de la commission taxes locales : Nous avons constaté, au vu du résultat de l'enquête, que certains usagers avaient obtenu des services fiscaux une dissociation du règlement de la taxe foncière et de la taxe ordures ménagères.

M Kosciusko-Morizet : Cette information m'intéresse et j'aimerais avoir en communication des détails sur cette possibilité.

Intervenant 4 (d'Avignon) : protestation sur l'assujettissement à la taxe foncière.

Mme Bacot/M Kosciusko-Morizet :

Cette taxe est utile à la collectivité. Il faut bien une assiette pour le règlement de cette taxe. Les bateaux stationnent la plupart du temps au même endroit et bénéficient des services des collectivités au même titre que les autres habitants de la commune.

Intervenant 4 : Bien que mobile, ou pouvant être mobile, nous sommes assujettis aux taxes locales. Nous payons également une taxe pour stationner à VNF (ou aux gestionnaires) et une taxe pour naviguer. Dans ce cas, je propose que les maisons en zone inondable, soient assujetties à la taxe sur la navigation quand elles sont dans l'eau du fait des crues (rises et applaudissements).

Christian Duguet : Nous sommes d'accord pour participer financièrement aux dépenses des collectivités locales. Il faut cependant tenir compte de la spécificité des bateaux dont les propriétaires ont à faire face à des dépenses importantes :

- taxes R1 et parfois R2
- installations coûteuses pour l'autonomie (eau, électricité)
- expertise des installations
- carénage obligatoire
- assurance

Il est probable également que des installations coûteuses pour le traitement des eaux usées nous seront imposées prochainement.

A ce propos je demande à Guillaume Gorges, membre de la commission « eaux usées » de faire le point sur ce sujet.

Guillaume Gorges :

Les rejets sont plus ou moins gênants selon le milieu récepteur. Si les rejets ont lieu dans un fleuve, il n'y a pas trop d'impact sur l'environnement. Il n'en est pas de même si les rejets ont lieu dans un canal. Par ailleurs, en terme de pollution un petit volume est négligeable, en terme bactérien cela peut être un problème.

En région parisienne, l'impact est évalué à 0,01%.

Quelles solutions ? Monter des raccords avec le système des eaux usées pour les bateaux non navigants ? Pour les

bateaux navigants, monter un système mixte (système d'épuration autonome et raccords sur système communal...)

Une étude des solutions techniques, fiables (en évitant les usines à gaz trop onéreuses) est en cours, sous l'égide du bureau d'études SEPIA.

Cette étude, à l'initiative de l'ADHF-F est subventionnée par l'Agence de l'Eau et le Conseil Général 92.

Intervenant 5 : Les plus gros pollueurs sont des industriels qui ne traitent pas leurs rejets et préfèrent payer une amende. Les pouvoirs publics ne réagissent pas. Je suis prêt à payer un droit à polluer proportionnel au degré de pollution.

Christian Duguet : Il est difficilement défendable de dire si le voisin pollue, je peux polluer.

M Kosciusko-Morizet : Proposer de payer une taxe de droit à polluer est dangereux. D'expérience, nous savons qu'une nouvelle taxe peut être d'un montant réduit, ensuite, la taxe étant existante, elle augmentera dans des proportions non maîtrisables.

Intervenant 6 (Issy les Moulineaux) : Nous sommes très sensibles à la qualité de notre environnement. Nous devons utiliser tous les moyens pour ne pas polluer. Mais les pouvoirs publics doivent d'abord s'intéresser aux « gros pollueurs ».

Je stationne en aval d'un déversoir d'orages. A chaque orage, toutes les huiles des routes et parkings sont déversées dans le fleuve ainsi que les trop pleins des égouts.

Mme Bacot : Les bateaux logement sont peu pollueurs par rapport aux gros industriels, mais actuellement les pollueurs n'ont qu'une obligation de moyens. Une Directive Européenne sur l'eau, dont l'application sera à échéance 2015, exigera une obligation de résultats et non plus de moyens (*faut-il comprendre que les propriétaires de bateaux logement doivent trouver d'ici cette échéance des solutions techniques efficaces pour le traitement de leurs rejets*).

Intervenant 7 : Quand sortira cette Directive ? n'est-il pas prématuré de chercher l'autonomie pour le traitement des eaux usées ? Nous ne sommes pas des pollueurs, nous ramassons les ordures sur les berges

et notre présence sécurise les berges. Pourtant, nous sommes accusés de tous les maux. Nous sommes victimes d'ostracisme.

M Kosciusko-Morizet : Il n'y a pas d'ostracisme de la part des communes. La mauvaise image des bateaux logement s'améliore, grâce au travail des associations.

Intervenant 8 : Nous souhaitons évoquer un problème récurrent et important. Il n'y a aucune politique de création de places depuis des années. Nous demandons la mise en place d'une politique de création de places.

Mme Bacot : L'amendement de la Loi sur l'Eau, qui requiert l'autorisation du maire pour les créations de zones aura un effet très positif, car cela va dans le sens de la création de places. Les maires seront incités à créer des zones, surtout si les propriétaires de bateaux logement savent se faire accepter (civilité dans les rapports avec les autres usagers de l'eau, discipline pour respecter les cahiers des charges).

VNF n'ayant pas les moyens nécessaires pour mettre en place une politique de créations de places, envisage d'externaliser à une société privée la gestion des bateaux logement. Dans certains cas, cela permettra d'accélérer la création des zones.

Intervenant 8 : Cette idée d'externalisation est très dangereuse.

Mme Bacot : Quel est le problème si la gestion de certaines zones est assurée par des ports privés ?

Intervenant 8 : C'est la porte ouverte à une gestion inéquitable, favorisant les intérêts privés, au détriment des bateaux logement tributaires de la politique (en fonction de quels critères ? Des gestionnaires de zones ?)

Christian Duguet : Nous demandons un interlocuteur unique pour tous les

bateaux logement, dans un souci d'équité. Nous insistons en particulier sur la gestion de la liste d'attente.

Mme Bacot : J'apprécie que l'ADHF souhaite un gestionnaire unique pour les bateaux logement.

Intervenant 4 (Avignon) : Pour appuyer ce qui vient d'être échangé, je témoigne qu'à LYON, la Cie du Rhône fait un appel d'offres quand une COT arrive à échéance, c'est le bateau qui présente le meilleur projet qui obtient l'emplacement. Ceci est un exemple d'un gestionnaire de zone qui applique sa propre politique, selon ses propres critères.

Christian Duguet demande que la COT soit reconduite lors d'une vente, s'il n'y a pas d'opposition. En cas d'échéance au terme de la durée, sans vente du bateau, demande la renouvellement automatique de la COT.

Intervenant 7 : Je demande instamment à Monsieur le Maire que la loi sur l'eau soit revue, particulièrement la nouvelle taxe de 100 %.

M Kosciusko-Morizet : Je ne suis pas le bon interlocuteur, n'ayant pas participé aux débats.

Intervenant 7 : Le défaut d'autorisation nous mettra en situation d'être surtaxé ou notre bateau peut être jugé « abandonné ». Or les COT sont parfois longues à obtenir.

Mme Bacot : Quant à la mise en application de cette taxe sanction, VNF le fera dans la limite du raisonnable. S'il y a une erreur de nos services, il n'y aura pas de poursuites. Par contre beaucoup de propriétaires de bateaux sont négligents et ne font pas les démarches nécessaires. Nous verrons de près les raisons pour lesquelles le bateau est sans autorisation.

Intervenant 9 (Port Marly) : De nombreuses erreurs et lenteurs de l'Administration sont à la base de la non délivrance de COT.

L'assemblée ne posant plus de questions, Christian DUGUET conclue en considérant que le débat n'est pas terminé et qu'il donnera lieu à d'autres échanges l'année prochain. Il remercie Mme Bacot et M Kosciusko-Morizet qui ont accepté de participer à cette conférence-débat.



Rapport de la Commission Taxes locales

La commission « taxes locales », a commencé son travail dès le mois d'avril et a présenté les résultats de son travail lors de la conférence. Ces objectifs avaient été précisés dans l'Escargot qui flotte

de juin 2006. Un questionnaire avait été envoyé à tous nos adhérents.

Les récents débats sur la loi sur l'eau et la référence faite aux devoirs des habitants du fleuve envers les collectivités

locales dans les débats, à l'Assemblée Nationale puis au Sénat, ont montré qu'il y avait urgence à entreprendre ce travail.

Le compte rendu, exposé lors de la conférence, figure sur notre site (www.adhf-f.org).

Rappelons l'essentiel :

- Notre enquête, un peu écourtée, recoupe assez bien ce qu'on peut entendre autour de nous dans nos différents secteurs.

Cela corrobore ce qu'on savait déjà : les situations sont très différentes d'une région à l'autre et même d'un bateau à l'autre dépendant d'un même CDI, selon que les bateaux sont recensés ou pas et selon les différentes interprétations

des textes par les inspecteurs des impôts et leur « zèle ».

- La plupart des bateaux non motorisés paient à la fois la taxe d'habitation et la taxe foncière, mais pas tous.

La moitié environ des bateaux motorisés s'acquittent de la taxe d'habitation alors qu'ils sont exemptés de la taxe foncière.

- Des commentaires exprimés sur les questionnaires, il ressort que :

Tous sont opposés à la taxe foncière, mais la majorité accepterait la taxe d'habitation (voir conférence).

Certains s'étonnent qu'on lie obligatoirement la taxe foncière et la taxe d'habitation (c'est la lecture que font certains inspecteurs de CDI, on voit bien pourtant que ce n'est pas le cas pour tous, puisque beaucoup paient la taxe d'habitation mais pas la taxe foncière).

L'ADHF-F doit-elle faire des propositions ? Auprès de qui ?

Nous avons l'intention, suite à ce travail, d'en discuter dans les différentes associations puis au CA. En avons-nous le temps ?

Le rapport « Bruno Sido » concernant la loi sur l'eau, au

Sénat proposait d'inscrire dans la loi l'obligation pour un propriétaire de bateau ayant obtenu une COT de s'acquitter de la taxe d'habitation.

Finalement cet article n'a pas été retenu car « une instruction fiscale existe déjà ».

Les membres de la commission pensent que le bureau de

l'ADHF-F devrait rapidement prendre contact avec les services fiscaux pour voir quelle est cette instruction fiscale et voir éventuellement si une démarche doit être entreprise et laquelle.



Bateaux logements et rejets des eaux usées.

Nous avons organisé le 2 octobre 2004, dans le cadre de la Journée de l'Habitat Fluvial, une conférence débat sur ce thème. Depuis nous avons poursuivi notre travail.

Une étude menée par le cabinet SEPIA Conseil, à notre initiative, soutenue par l'agence de l'eau Seine-Normandie et le Conseil Général des Hauts de Seine est en voie d'achèvement.

Bien que les conclusions définitives ne soient pas encore établies, nous pouvons dès à présent, mettre en avant, de façon synthétique, les points importants qui se dégagent de cette étude.

Quantification de la pollution.

Sans banaliser les rejets issus des bateaux, l'étude montre de façon chiffrée que la pollution qui leur incombe représente 0.1 à 0.6% des flux rejetés par les stations d'épurations et que par temps de pluie la pollution urbaine (déversoirs d'orage) est 40 à 130 fois supérieure à celle des bateaux.

On peut donc parler d'un impact marginal sur le milieu, au regard de la pollution rejetée quotidiennement par l'agglomération.

Contexte réglementaire et juridique.

L'analyse du contexte juridique qui accompagne l'étude, montre, que la réglementation si elle est abondante est peu ou pas applicable aux bateaux logements. En effet, un bateau reste un bien meuble et l'essentiel des textes s'applique aux immeubles. Seul une évolution réglementaire pourrait changer la situation actuelle. L'intégration d'une telle réglementation dans le nouveau référentiel technique national proposé par le CSNPSM (Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques), pourrait être une solution.

Caractéristiques des bateaux logements.

Une définition réglementaire de la catégorie bateau logement n'existe pas. Le CSNPSM vient de proposer, dans le cadre d'une mission pour le Ministère de l'Équipement et des Transports, une nouvelle dénomination pour les bateaux logements :

- Automoteurs à usage privé de plus de 20 mètres, pour les unités motorisées.

- Bateaux stationnaires et établissements flottants non motorisés à usage privé pour les unités non motorisées.

Il faut noter que usage privé ne désigne pas exclusivement l'usage d'habitation et peut recouvrir un usage exceptionnel du bateau pour le loisir.

L'étude met également en évidence la grande disparité de situations d'un bateau à l'autre, tant des installations sanitaires à bord, que des points de rejets ou des conditions et des zones d'amarrage (stationnement en zone rurale ou urbaine, proximité de réseaux de tout à l'égout, bateau mobile ou ponton sédentaire).

Analyse comparative des techniques de traitement.

- Les systèmes de stockage à bord et vidange, semblent être les moins réalisables (grand volume de cuves, au moins équivalent au volume des cuves d'eau potable, et difficulté à mettre en place un système de collecte et de vidange).

- L'assainissement autonome reste coûteux (entre 3000 et 7500 Euros) et nécessite une maintenance au moins annuelle. Par ailleurs aucun matériel n'a reçu d'agrément. Aucune définition des normes de rejet n'existe.

- Le raccordement au tout à l'égout n'est techniquement et financièrement possible que lorsque le stationnement d'un groupe de bateaux est à proximité du réseau.

Ce qu'il reste à faire.

- Analyser les systèmes embarqués en faisant réaliser des mesures physico-chimiques des rejets, de façon à pouvoir éventuellement proposer un système minimal issu d'une norme de rejet qui serait alors définie.

- Analyser plus finement l'expérience d'Amsterdam (tant sur le plan technique que juridique) qui vient de lancer une campagne sur 10 ans de résorption des rejets des bateaux logements.

- Faire un point du coût de raccordement à quai en corrélation avec le nombre de bateaux intéressés.

Les premières propositions.

- Une première situation est possible : aucune évolution réglementaire ne voit le jour. Dans ce cas seules quelques collectivités investiraient pour permettre le raccordement des bateaux, sans pour autant les contraindre à se raccorder.

- Une deuxième situation permet de pouvoir envisager un texte réglementaire. Dans ce contexte l'usage du bateau doit être identifié. Automoteur et établissement flottant à usage d'habitation semble plus précis que la proposition du CSNPLN. Dans un souci d'équité entre tous les bateaux mais aussi par rapport aux immeubles soumis à une réglementation nationale, le texte aurait aussi une portée nationale.

Le texte pourrait proposer une interdiction de rejets des eaux usées domestiques. Il pourrait également préciser que tout automoteur ou établissement flottant à usage d'habitation doit :

- soit être raccordé à un réseau d'assainissement existant à moins de 40 mètres.

- soit être équipé d'un système embarqué répondant à la réglementation (normes de rejet ou de traitement), une liberté de choix restant indispensable afin de répondre à la problématique des bateaux navigant une certaine partie de l'année. Sur ce dernier point il est proposé qu'une étude soit menée sur plusieurs années pour comparer les différents systèmes, évaluer les coûts, et leur efficacité en relation avec l'enjeu que représente la pollution marginale considérée. Cette analyse devrait permettre de définir une notion de traitement minimum.

- Un délai de 10 ans serait précisé pour la mise en application du texte (délai prévu dans l'exemple d'Amsterdam).

Le rapport d'étude devrait être remis dans quelques semaines ce qui n'exclut pas la poursuite d'analyses et de travaux complémentaires.

Le nouveau règlement bateaux-logements?

Les adhérents de l'ADHF-F se sont souvent plaint du fait que la réglementation appliquée aux bateaux-logements était souvent imprécise et complexe.

Dominique Perben, ministre des transports a saisi le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques afin de lui demander de rédiger un nouveau référentiel technique.

Le président d'Aboville a réuni un groupe de travail composé d'experts, d'architectes, de chantiers et d'usagers.

Ce travail élaboré durant six mois servira de base à la rédaction définitive du "référentiel technique des automoteurs à usage privé, bateaux stationnaires et établissements flottants non motorisés à usage privé de plus de 20 mètres" par le ministère des Transports et de l'Équipement.

Cotisations : Où en êtes-vous ?

Vous trouverez dans ce numéro un listing par association des bateaux de votre zone.

Si vous constatez des erreurs, merci de bien vouloir nous les signaler pour que nos informations circulent le plus largement possible.

Dans la 3^{ème} colonne, les numéros 1, 2 ou 3 indiquent les responsables de zones, et les croix indiquent les bateaux dont l'adresse est inconnue.

Dans l'avant dernière colonne (ADHF), se trouve la dernière année du versement de la cotisation.

Pour vous mettre à jour, vous pouvez envoyer le paiement à votre association, ou directement à notre trésorier:

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

Petite astuce : *Faites le tout de suite sinon vous risquez d'oublier !!!!*

La journée de l'habitat fluvial prend forme de salon

L'ADHF-F a organisé sur le quai de Grenelle, en face de l'île aux cygnes, pour la quatrième année consécutive une conférence débat (voir l'article page 2), un rassemblement de professionnels, de brocanteurs d'un jour et de bateaux. Les visiteurs sont toujours aussi intéressés et pour certains passionnés par les livres dédicacés par leurs auteurs. Il faut saluer également la cinquantaine de propriétaires présents avec leurs bateaux, occasionnant avec leurs invités, une forme de manifestation « OFF » bien amicale.

Les allées étaient bordées des stands de ceux qui nous sont maintenant fidèles (bien que nous ayons déploré l'absence de certains, retenus par des impondérables). Le soleil a permis à la fanfare « Zibelli » de chauffer l'ambiance jusqu'à la « Cantine » où plus de 400 couverts ont été servis le midi et le soir.

Nombreux sont ceux du public qui auraient souhaité pouvoir visiter et rencontrer ceux qui ont déjà réalisé leur rêve de vie à bord d'une péniche pour parler de voyage, de pont-canal et d'ascenseur à bateaux... mais aussi d'aménagement, de matériaux, de normes et de législation voir de règlement. Voilà un bel objectif pour l'année prochaine qui fera la démonstration de l'ouverture que nous avons pour les *gens d'à terre*.



**Meuleux d'bout
Villenoyée
49170 Saint Georges sur Loire
06 07 29 27 41- Thomas Geoffrion**



**Huitric
40/42 avenue Victor Hugo
92110 Clichy
01 47 37 50 21 – Joël Huitric**



**Chantiers de la Haute Seine
Rue des Voeux Saint Georges
94290 Villeneuve le Roi
01 49 61 43 33 – Arnault Feger**



**Chantier naval FP marine
10 rue de Colisée
75008 Paris
01 56 59 18 03 – Florent Pereira**



**Editions de l'écluse
Livres et mensuel « Fluvial »
36 boulevard de la Bastille
75012 Paris**



**Fait d'eau
8 allée des chênes verts
44250 Saint Brévin les Pins
Chantal Charton**



**Chantier des Hauts de Lutèce
1 Ile de la Celle
77670 Saint Mammès
01 60 70 98 87 – Walter Cnudde**



**PK fluvial
21 avenue des rochers
94170 Le Perreux sur Marne
01 48 72 28 54 – Peter Kroonenberg**



**Ecole de navigation Le Cygne
7 avenue Ledru Rollin
75012 Paris
01 53 17 07 92 – Michel Forge**



**Centre Fluvial AXA
41 rue des trois Fontanot
92024 Nanterre Cedex
01 41 37 62 70 – William Ninon**



**Techni Carène
6 route de Bû – Les Christophes
28260 Sorel Moussel
02 37 41 80 38 – Philippe Nineuil**



**AXA France
06 67 37 97 86 – M. Marimoutou
06 25 68 64 98 – M. Valat**

**Chantier Despinoy
20 rue Albert Charton
59552 Couchelettes
03 27 98 85 82 – Daniel Despinoy**



**AAS carburants
5 rue d'Abbeville
75010 Paris
06 72 16 89 41**

**Fluvial Elec
Electricité et Electronique
78 quai de la Rapée
75012 Paris
06 32 40 46 36 – Vincent Quenol**

