



HAL
open science

L'habitat flottant en France : cadre juridique et perspectives

Léa Bréard

► **To cite this version:**

Léa Bréard. L'habitat flottant en France : cadre juridique et perspectives. Sciences de l'environnement. 2018. dumas-02095013

HAL Id: dumas-02095013

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02095013>

Submitted on 10 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET METIERS
ÉCOLE SUPÉRIEURE DES GÉOMÈTRES ET TOPOGRAPHES

MÉMOIRE

présenté en vue d'obtenir

le **DIPLÔME NATIONAL DE MASTER**
« Sciences, Technologies, Santé »

Mention « Identification, Aménagement et gestion du Foncier »

par

Léa BREARD

L'habitat flottant en France : cadre juridique et perspectives.

Soutenu le 13 Juin 2018

JURY

PRESIDENT : Monsieur **Laurent MOREL**

MEMBRES : Madame **Marie FOURNIER** Professeure référente
Madame **Elisabeth BOTREL** Second examinateur
Monsieur **Jean-Yves MAS** Maître de stage

« Et d'ailleurs, qui sait si la terre ne sera pas trop petite un jour pour ses habitants dont le nombre doit atteindre près de six milliards en 2072 [...] Et ne faudra-t-il pas bâtir sur la mer, alors que les continents seront encombrés ? »

L'île à Hélice, Jules VERNE (1895).

Préambule

Ce mémoire marque la fin de mon cursus en master et par la même occasion de mes études. Depuis mon entrée en BTS géomètre topographe, l'objectif de devenir géomètre expert ne me quitte plus. Etre Géomètre Expert, c'est avoir une connaissance, une expérience et un savoir-faire à valoriser, mais c'est aussi apprendre, se former, étudier de nouvelles possibilités pour mieux conseiller. C'est pourquoi, toutes les facettes de notre métier me semblent indispensables et j'apporte une attention plus particulière aux domaines de l'urbanisme et de l'immobilier.

Suite à un voyage d'étude en première année de master, sur l'urbanisme aux Pays Bas (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht), j'ai pu découvrir de nouvelles formes urbaines telles que l'habitat flottant pour repenser des zones industrielles délaissées ou encore pallier les inondations. C'est aussi ce qui explique le choix du sujet de ce mémoire : l'habitat flottant en France.

Il s'agit d'appréhender cet habitat atypique, sa gestion et notamment son implication foncière en France. Il ne faut pas perdre de vue que le géomètre est l'acteur indéniable pour la gestion pérenne du territoire ne serait-ce que pour son organisation. Par sa mission de délégation de service public, il veille aussi bien à la délimitation des propriétés privées par le bornage, que publiques par l'alignement. La propriété peut ainsi être envisagée sous différents angles et se voit en constante évolution par les usages qu'en font les citoyens, tel qu'habiter sur l'eau. L'habitat flottant se développe en France et il semble nécessaire d'en faire un état des lieux juridique, réglementaire, environnemental et pratique afin d'envisager les opportunités qu'il offre et les contraintes qu'il implique pour son intégration aux différents documents de gestion du territoire et au droit commun.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier M. Jean-Yves MAS, Géomètre-Expert DPLG cogérant de la société Parallèle 45, pour son accueil et pour m'avoir donné l'opportunité de travailler sur ce sujet.

De même, mes remerciements vont à l'ensemble de l'équipe de la société pour leur accueil, leur disponibilité et pour avoir répondu à mes interrogations.

Je souhaite remercier l'ensemble des agents territoriaux et des personnes que j'ai pu rencontrer au cours de mon travail et qui ont su me faire part de leur expérience en suscitant des interrogations qui ont fait progresser mon étude.

Je remercie également Mme. Marie FOURNIER, ma professeure référente, d'avoir accepté d'encadrer ce stage de fin d'études et pour m'avoir apporté ses conseils durant la rédaction de ce mémoire.

J'apporte une attention toute particulière aux membres de l'administration et de l'équipe pédagogique de l'ESGT pour leur investissement et leur disponibilité tout au long du Master.

Enfin, je souhaite remercier ma famille et mes proches pour le soutien qu'ils m'ont apporté pendant ce travail et plus largement au cours de mes études.

Liste des abréviations

ADHF	Association de Défense de l'Habitat Fluvial
AFNOR	Association Française de NORmalisation
ALUR	Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
CA	Cours d'Appel
CAA	Cours Administrative d'Appel
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDPFNI	Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure
CE	Conseil d'Etat
CGPPP	Code Général de la Propriété des Personnes Publiques
COT	Convention d'Occupation Temporaire
CSTB	Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
DDTM	Direction Départementale du Territoire et de la Mer
DP	Domaine Public
DPF	Domaine Public Fluvial
DPM	Domaine Public Maritime
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
DTU	Document Technique Unifié
GEMAPI	Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations
GPMB	Grand Port Maritime de Bordeaux
LEMA	Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques
LTM	Limite Transversale de la Mer
PAPI	Programme d'Action de Prévention des Inondations
PLU	Plan Local d'Urbanisme
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondation
RGP	Règlement Général de Police
RPP	Règlement Particulier de Police
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
STEP	Station d'épuration
SUP	Servitude d'Utilité Publique
VNF	Voies Navigables de France

Glossaire

Amodiation : Exploitation de quelque chose moyennant une redevance périodique.

Bassin versant : Ensemble de la surface recevant les eaux qui circulent naturellement vers un même cours d'eau.

Berge : Bordure d'un cours d'eau ou d'un étang qui assure le lien entre l'eau et la terre.

Duc d'albe : Faisceau de pieux plantés dans le fond d'un bassin ou d'un cours d'eau et auquel viennent s'amarrer les navires.

Etiage : Niveau des basses eaux.

Francisation : La francisation d'un bateau de plaisance consiste à le considérer comme relevant du droit français. L'acte de francisation peut être associé au paiement de droits de navigation perçus par les douanes.

Jaugeage : Détermine le volume d'eau déplacé en fonction de l'enfoncement du bateau.

Mouillage : Profondeur d'eau disponible. Détermine le tirant d'eau maximal autorisé.

Plenissimum flumen : Niveau maximal de la rivière, juste avant le débordement général. Le *plenissimum flumen* délimite l'emprise du domaine public fluvial naturel.

Radoub : Opération qui consiste à entretenir ou réparer la coque d'un bâtiment dans un bassin affecté à cet usage.

Résidence principale : Occupation supérieure à huit mois par an.

Résilience : Capacité d'un système urbain à absorber une perturbation et à retrouver ses fonctions à la suite de cette perturbation. Procédé qui vise à augmenter les capacités d'un territoire à absorber les perturbations et à leur faire face, à maintenir le territoire dans son domaine « élastique », à ne pas dépasser son seuil de rupture. (Ministère de la transition écologique et solidaire. La résilience des territoires aux catastrophes. Analyse Théma. Décembre 2017)

Rivage : Le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles.

Statut juridique : En droit français, le statut juridique est un ensemble de textes et de dispositions qui fixent les droits et les obligations applicables à un groupe d'individus, à une collectivité, ou à des biens.

Timonerie : (marquise) Poste de pilotage d'un bateau.

Tirant d'air : C'est la distance verticale entre le niveau du plan d'eau et la partie fixe la plus haute du bateau, à savoir la hauteur du bateau au-dessus de l'eau.

Tirant d'eau : Correspond à la hauteur de la partie immergée du bateau. Le tirant d'eau varie donc avec la charge.

Table des matières

Préambule.....	3
Remerciements.....	3
Liste des abréviations.....	4
Glossaire.....	5
Table des matières.....	6
Introduction.....	8
I L’HABITAT FLOTTANT EN FRANCE, FACE AUX INCERTITUDES DANS LA DESIGNATION DES BIENS	12
I.1 UNE CHOSE OU CONSTRUCTION FLOTTANTE AU REGARD DU CODE DES TRANSPORTS	12
I.1.1 L’évolution réglementaire de la navigation sur le domaine public fluvial vers le Code des transports.....	12
I.1.2 Les définitions de l’habitat flottant selon le Code des transports	13
I.2 UN BIEN DIFFICILE A QUALIFIER SELON LES DISPOSITIONS DU CODE CIVIL ET DU CODE GENERAL DES IMPOTS	15
I.2.1 Le régime des biens.....	15
I.2.2 Les bateaux logements et les établissements flottants : biens meubles ou immeubles ?....	16
I.2.3 Les bateaux logements et les établissements flottants : biens meubles ou immeubles au sens fiscal ?	18
I.3 UN ETAT DES LIEUX DIFFICILE A ETABLIR	19
I.3.1 Des entités stationnaires sans recensement précis.....	19
I.3.2 Le décret d’application de la loi ALUR : « prendre en compte l'ensemble des modes d'habitat »	20
II L’HABITAT FLOTTANT EN FRANCE, UN JEU D'ACTEURS COMPLEXE.....	21
II.1 LA QUESTION DES LIEUX DE STATIONNEMENT SUR LES EAUX INTERIEURES, DETERMINANTE DANS LE JEU D'ACTEURS 22	22
II.2 L’HABITAT FLOTTANT, UN SECTEUR DE L’HABITAT PARTICULIEREMENT RICHE EN PARTIES PRENANTES.....	25
II.2.1 Les gestionnaires	25
II.2.2 Les services instructeurs et la police de la navigation.....	27
II.2.3 Les communes	27
II.2.4 Les associations	28
II.2.5 Les politiques divergentes.....	28
II.3 LE STATIONNEMENT, LES AUTORISATIONS PRENNENT FORMES !	29
II.3.1 Le stationnement sur le DPF.....	29
II.3.1.1 La Convention d’Occupation Temporaire	30
II.3.1.1.1 Les principes de la COT	30
II.3.1.1.2 La redevance.....	30
II.3.2 Le stationnement sur les plans d’eaux privés	31
II.3.3 Le stationnement sur les plans d’eaux privés des collectivités.....	32
II.3.4 Le stationnement dans les ports.....	32
II.3.5 L’accès à son logement flottant.....	34
III L’ANALYSE ET LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS D’UN PROJET D’HABITAT FLOTTANT EN GIRONDE	35
III.1 REAMENAGER UN BATEAU DE MARCHANDISE EN BATEAU-LOGEMENT	36
III.1.1 Les réglementations à respecter	37
III.1.1.1 La détention d’un permis de navigation.....	37
III.1.1.2 Les règles liées à la navigation à respecter	38
III.1.1.3 L’immatriculation du bateau.....	40

III.1.1.4	Le régime de propriété.....	40
III.1.1.5	Le titre de navigation : certificat communautaire ou certificat d'établissement flottant	40
III.2	LES BASSINS A FLOTS DE BORDEAUX, UN QUARTIER QUI ACCUEILLE DES PENICHES HABITABLES.....	41
III.2.1	Présentation du port de plaisance de Bordeaux.....	41
III.2.2	Présentation du bateau.....	43
III.2.3	Transformation de la péniche en logement.....	44
III.3	QU'EN EST-IL DES AUTORISATIONS D'URBANISMES ?	46
III.3.1	La question posée au Ministère du Logement.....	46
III.3.2	Les problématiques soulevées par cette réponse.	46
III.3.3	L'urbanisme résilient : un pas vers la réappropriation des zones inondables, une ouverture pour l'habitat flottant	48
III.4	LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT	50
III.4.1	La gestion des déchets	50
III.4.2	La gestion des bateaux abandonnés	51
III.5	LE CONTROLE DE L'ADMINISTRATION.....	51
III.6	LES EVOLUTIONS POSSIBLES POUR L'HABITAT FLOTTANT	52
III.6.1	La prise en compte de l'urbanisme par les gestionnaires : l'exemple du règlement proposé par VNF.....	52
III.6.2	Prendre en compte ce mode d'habitat : créer un statut juridique propre	53
III.6.3	Intégration de l'habitat flottant à l'urbanisme : l'expérience de Maasbommel aux Pays Bas	54
	Conclusion.....	56
	Bibliographie	58
	Table des annexes	61
	Liste des figures	61
	Liste des tableaux	61

Introduction

Depuis plusieurs années en France, on voit apparaître le long des berges une nouvelle forme d'usage des voies d'eau, l'habitat flottant. Ce phénomène n'est pourtant pas inconnu. On trouve ses sources au Vietnam, en Inde, en Chine, au Pérou, et plus récemment aux Etats-Unis et aux Pays Bas. Les raisons de son apparition varient selon l'histoire politique du pays et des contraintes géographiques. C'est ce que nous expose Hermine BERTRAND dans son mémoire de Master en architecture intitulé « Vivre sur l'eau, une exploration de l'habitat flottant » de 2015.

En France, il naît d'une toute autre façon, dans la continuité de la batellerie¹. La batellerie désigne l'industrie du transport de marchandises (le fret) par bateaux sur les voies navigables mais aussi l'ensemble des bateaux qui servent à cette industrie tels que les péniches² de type « Freycinet ». Au XIX^{ème} siècle, le développement d'un nouveau moyen de transport, le chemin de fer et la prédominance du trafic routier, bouleversent le marché et créent une concurrence qui ne laisse plus que 6% du marché à la voie d'eau³. Face à cette situation, les batelleries traditionnelles disparaissent petit à petit. De nombreux bateaux, jugés non rentables pour la navigation, sont mis hors service et, s'ils ne sont pas détruits (déchirage), ils sont vendus à petit prix⁴.

Le marché de l'habitat flottant se développe alors très vite dans les années 1970, pour son aspect marginal et son accessibilité financière. Il permet de résider à « moindre coût » dans les grandes villes, très prisées et où le marché de l'immobilier est exorbitant⁵. La plupart des péniches marchandes prennent donc un nouveau départ, s'agissant de modifier leur destination première de transport de commerce (Cf. Figure 1).



Figure 1 - Automoteur, péniche de type Freycinet.
Source : <http://bab.viabloga.com>

¹ PAPAZIAN André. Péniche de chez nous. Editions Du May. 2006.

² JEGO Yves. Les bateaux-logements en Ile-de-France. Edition La Seine en Partage. 2005.

³ WILLEMEN Véronique. Maisons sur l'eau. Edition Alternatives. 2008.

⁴ A Paris par exemple, Jacques Rougerie, architecte, décide en 1977 de concilier agence d'architecture et lieu de vie en s'établissant sur la Seine. Son appartement au 15^{ème} arrondissement était devenu trop petit et ne souhaitant pas se détacher de Paris, il achète pour 50 000 francs, sa péniche nommée Saint Paul.

⁵ WILLEMEN Véronique. Maisons sur l'eau. Edition Alternatives. 2008.

Les cales sont réhabilitées et permettent l'aménagement de véritable habitation, habitat flottant et naviguant, à condition de renoncer à la solidité, à la stabilité et à la normalité d'un logement terrestre⁶. C'est ainsi que l'habitat flottant trouve ses sources. Cette nouvelle mode permet de réinvestir les berges du domaine public fluvial trop longtemps délaissées⁷. Elle symbolise le regain d'intérêt pour les fleuves.

L'habitat flottant consiste à concevoir l'habitat dans une entité flottante. L'habitat flottant se présente donc sous différentes formes, sous différentes tailles qu'il s'agisse de bateaux logements ou de véritables maisons flottantes d'un point de vue architectural. L'habitat flottant, c'est l'évolution de l'habitat mis en place pour les marinières sur un bateau en tant que résidence principale.

Face à cet engouement se présentant comme une opportunité financière pour les terriens et une solution au déchirement pour les marinières, l'Etat n'avait pas prévu cette situation. Cet arrangement entre deux mondes s'est fait sans le contrôle de l'administration engendrant des problématiques juridiques qui persistent aujourd'hui. L'habitat flottant ne dispose pas de statut juridique propre. Lorsqu'il n'existe pas de qualification juridique précise pour un objet de droit, la solution consiste à rechercher les règles applicables à cet objet, telle que la réglementation des bateaux.

La difficulté s'accroît selon l'emplacement choisi pour résider, puisque les interlocuteurs (gestionnaires, services de la navigation, propriétaires du fond public ou privé) sont nombreux et leurs objectifs divergeant. Les politiques des organismes officiels chargés de l'entretien du fleuve ont par exemple, pour principale préoccupation le transport fluvial, économiquement rentable. Il faut alors composer avec des activités concurrentes qui peuvent générer des conflits d'usages (tourisme, commerce, sport, habitat). Cette situation juridique et foncière inadaptée se construit davantage par la protection du domaine public ou privé que par une réglementation propre. Nous verrons que la jurisprudence vient apporter quelques précisions sur l'application des règles, sans pour autant qu'elles soient véritablement appliquées.

Si la recherche d'un terrain pour implanter sa maison peut s'avérer fastidieuse, la recherche d'un emplacement sur l'eau peut s'avérer mission impossible par manque de place et revient bien souvent à chercher comment occuper le domaine public. Intimement lié à l'usage des voies navigables, l'habitat flottant, prenant le statut de bateau, se développe sur les eaux intérieures et notamment sur le domaine public fluvial. Cette notion est importante, particulièrement pour l'approche foncière de notre analyse.

Une multitude d'acteurs (propriétaire du fonds, habitants, communes, gestionnaires, experts fluviaux et maritimes, etc.) tentent de s'organiser pour faire appliquer tant bien que mal, des textes en vigueur en matière de construction, d'urbanisme et de fiscalité⁸, qui ne sont pas propres à l'habitat flottant. Issues de l'appréciation au cas par cas, les règles varient alors considérablement, ne serait-ce que d'une portion de fleuve à une autre, générant des inégalités. La gestion foncière et l'orientation qu'envisagent les communes ou les gestionnaires du DP pour leurs voies d'eau en sont les premières raisons.

D'autres problématiques naissent du fait de l'occupation du domaine public fluvial par les propriétaires de bateau logement. D'une part, cette occupation leur attribue un statut précaire comme nous le verrons, puisque le domaine public est inaliénable et imprescriptible. D'autre part, cette effervescence de non-initiés à la navigation engendre des problèmes de gestion administrative et de sécurité sur l'eau. Beaucoup de bateaux logements voguent de ce fait dans l'illégalité par méconnaissance ou profitant du manque de moyens de contrôle des administrations. Certains bateaux sont alors abandonnés et deviennent des « bateaux ventouses », dangereux pour la navigation et l'environnement.

⁶ BELLIOU-NIGET Benjamin. *Habiter une péniche à Nantes : des poules d'eau et beaucoup d'entretien*. L'Obs, [en ligne], 2013. Disponible sur : < <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-toi-mon-toit/20131108.RUE0006/habiter-une-peniche-a-nantes-des-poules-d-eau-et-beaucoup-d-entretien.html> >. (Consulté le 15/02/2018).

⁷ ARZUL Guy. *Le renouveau du droit du domaine public fluvial*. Edition Johanet. 2008.

⁸ Témoignage d'une habitante d'une péniche sur le Rhône.

Nonobstant l'absence d'un régime juridique adéquat, le marché de l'habitat flottant se développe en France. Outre sa forme classique bien connue sur les berges, l'habitat flottant devient plus luxueux et évolue vers une forme plus sédentaire sur les plans d'eau (Cf. Figure 2) : véritable maison flottante. On voit apparaître, un nouvel usage touristique pour les campings, et des professionnels comme « Aquashell », « Une Maison sur l'eau » ou « Bungaflo », qui tentent de plus en plus fréquemment de promouvoir ce marché. L'essor du marché, les textes⁹ de ces dernières années et les témoignages de ces habitants hors du commun¹⁰, parfois regroupés en associations¹¹, montrent une volonté d'évolution juridique et de prise en compte de ce mode « d'habiter ».



Figure 2 - Une maison flottante proposée par Aquashell.
Source : www.aquashell.fr

Il ne faut pas perdre de vue que le sujet s'inscrit aussi dans un contexte actuel où, face à la recrudescence des inondations et l'augmentation de la population en ville, il semble intéressant, voire nécessaire, de repenser l'habitat proche de l'eau : d'une part, pour éviter les conséquences dramatiques humaines et économiques des crues pour les citoyens et l'administration et d'autre part pour diminuer les "dents creuses" en ville, favorisées par l'inconstructibilité des parcelles situées en zone inondable des PPRI. L'habitat flottant apparaît alors comme un moyen de résilience. Différentes entreprises tentent d'émerger en ce sens, en France, et proposent de repenser l'urbanisme dans les zones à risques, à l'aide de nouveaux procédés de construction tels que celui de la société «BATIFL'Ō».

Rappelons enfin que l'habitat est la clef de voûte de l'aménagement d'un territoire, d'une ville. Les formes d'habitat (HLM, pavillons, mixte, etc.) structurent les quartiers et leur attribuent leurs fonctions, leur identité sociale. L'habitat flottant joue également ce rôle par sa forte présence dans le paysage. Il est donc important d'apprécier son impact sur l'environnement et son intégration à l'urbanisme.

De nombreuses recherches et entretiens palliant la faible disponibilité bibliographique, m'ont permis de dresser la situation de l'habitat flottant en France. Ce mémoire, qui s'efforce d'envisager cet habitat atypique sur l'eau, a nécessité une importante phase de recherches pour comprendre son origine et surtout définir le cadre réglementaire et juridique qui l'entoure. Il s'inscrit dans la continuité de travaux universitaires réalisés depuis quelques années, notamment celui de Sophie PROU de 1993 qui propose un regard juridique

⁹ On peut citer : le « Guide de l'habitat fluvial sur le bassin de la Seine » de 2016 ; et le rapport « Gestion et accueil des bateaux stationnaires en Ile-de-France », Conseil général des ponts et chaussées, 10 avril 2006.

¹⁰ Témoignage Monsieur CORDIER, habitant d'une maison flottante au port de Bègles (33).

¹¹ Association de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF-F), La Seine en Partage, Association Lyonnaise des Usagers des Voies d'Eau (ALUVE), Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI), etc.

sur l'habitat flottant et celui d'Anne SAVATIER qui, en 2007, s'essayait à proposer une étude du marché des bateaux-logements.

Il est alors intéressant de se demander si le cadre de l'habitat flottant a évolué depuis, et particulièrement **quel est son statut juridique actuel dans le droit français** ? A mi-chemin entre le bateau et le logement, l'habitat flottant n'est pas régi spécifiquement par les textes. **Cette situation juridique ne constitue-t-elle pas un frein au développement de ce secteur ?**

Il conviendra tout d'abord d'analyser la qualification de l'habitat flottant au regard des textes législatifs et réglementaires en vigueur. Nous verrons que l'absence d'un régime juridique propre à l'habitat flottant entraîne des difficultés pour l'application du droit commun et sera la source de multiples jurisprudences. L'état des lieux de l'habitat flottant est difficile à réaliser. Cette situation n'est pas sans rappeler celle des habitations dites « légères » ou « alternatives » qui ont fait l'objet du décret n°2015 du 27 avril 2015 portant diverses mesures d'application de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), relatif à certaines actualisations et corrections à apporter en matière d'application du droit des sols. **(Partie I)**

Il sera alors important de souligner que cette situation juridique foncière inadaptée se construit davantage par la protection du domaine public ou privé que par une réglementation propre. En effet, l'enjeu de l'habitat flottant, le stationnement, dépend des dispositions communes liées principalement à l'occupation du DPF mais n'est pas régi spécifiquement par ces règles. La multiplicité des acteurs du territoire, propriétaires ou gestionnaires, rend l'administration de l'habitat flottant difficile. **(Partie II)**

Au-delà de ce tableau de l'existant et en s'appuyant sur l'analyse d'un projet d'habitat flottant en Gironde (33), nous pourrions mettre en avant les évolutions possibles pour l'habitat flottant en France. Il s'agira d'entrevoir une réglementation adaptée. Au-delà de son emploi conventionnel d'habitat, le logement flottant ne peut-il pas être une solution aux problématiques urbaines et environnementales actuelles ? Il sera ici intéressant de s'appuyer sur des projets existants en France et ailleurs, tel qu'aux Pays Bas, où l'habitat flottant prend la forme de quartiers. **(Partie III)**

Cette analyse, qui se veut la plus complète possible, se limitera aux habitats flottants à usage privé, utilisés en tant que résidence principale, stationnant en France sur les eaux intérieures et plus particulièrement dans le département de la Gironde. En effet, la société Parallèle 45 a été missionnée pour relever une péniche en vue de sa réhabilitation, sur la Garonne. De ce fait, l'étude s'est orientée sur la question de l'habitat flottant appliqué à la Gironde. L'objectif est d'établir un état des lieux de la situation et d'envisager des pistes d'améliorations (réglementaires, foncières, fiscales, techniques, environnementales). La thématique des bateaux logements recevant du public, ayant une activité économique ou professionnelle ne sera pas traitée ici. Néanmoins, ce qui sera dit pour les bateaux logements privés est valable pour ces bateaux, lesquels devront en outre souscrire à des règles particulières de sécurité (pour ceux recevant du public) et aux règles commerciales.

I L'habitat flottant en France, face aux incertitudes dans la désignation des biens

L'habitat flottant ne dispose pas d'un régime juridique propre, nous allons donc tenter de le définir juridiquement. La qualification de ce bien permettra de comprendre l'adaptation réglementaire qui a été mise en place jusqu'à présent pour assurer sa gestion par les autorités administratives. Assimilé à sa forme initiale de logement du marinier sur un bateau, on attribue à l'habitat flottant le statut de bateau et par conséquent la même réglementation, conduite par le Code des transports. Qu'advient-il lorsqu'il s'agit d'entités flottantes différentes d'un bateau et à priori destinées uniquement au logement ?

Outre la définition apportée par le code des transports, aux entités flottantes permettant l'habitat, une seconde dénomination doit lui être appliquée suivant les dispositions du Code civil. La dénomination d'un bien impacte directement son régime juridique. Les règles applicables en matière de droit commun, en dépendent, c'est là tout l'intérêt de la qualification. La nature juridique en droit français, à savoir s'il s'agit d'un bien meuble ou d'un bien immeuble, impacte directement les droits et obligations qui lui sont attachés, qui plus est, pour une utilisation en guise de résidence principale. Dans l'optique d'une qualification de l'habitat flottant et d'une éventuelle assimilation aux bateaux, il est possible de faire une distinction entre les constructions fixes et mobiles. C'est donc la nature même de cet habitat qui permet de dégager un classement. Dans notre contexte, la qualification de l'habitat flottant en tant que meuble ou immeuble n'est pas si évidente et laisse paraître un statut hybride complexe pour l'administration. (I.1)

A la suite de ces premiers constats, nous étudierons les différentes possibilités de stationner en France, sur les eaux intérieures. Très influencé par ses origines, l'habitat flottant se développe particulièrement sur le domaine public, tout en se diversifiant aujourd'hui vers un marché de maisons flottantes sur les lacs ou étangs privés. Nous verrons ainsi comment, non sans difficultés, sont créés et attribués les emplacements aux propriétaires désireux d'habiter sur l'eau. (I.2)

Face aux différents lieux de stationnements possibles et à l'immensité du réseau fluvial en France (18 000 km de voie d'eau dont 8 500 km navigable), nous nous intéresserons aux personnes et acteurs concernés par ce mode de vie et sans qui, l'habitat flottant ne pourrait être permis. Ce jeu d'acteurs induit des politiques de gestions ou d'usages des voies d'eau parfois divergentes et opposées à l'habitat flottant. (I.3)

I.1 Une chose ou construction flottante au regard du Code des transports

I.1.1 L'évolution réglementaire de la navigation sur le domaine public fluvial vers le Code des transports

Le Code des transports prévoit en son tout premier article (L 1000-1) que : « Sauf dispositions contraires, les transports terrestres régis par le présent Code s'entendent des transports qui s'effectuent entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national. ».

Les habitants des bateaux logements voués à naviguer, doivent donc suivre les dispositions législatives et réglementaire spécifiées à la quatrième partie dudit Code : « Navigation intérieure et transport fluvial » et à la cinquième partie relative au « Transport et navigation maritime » s'ils s'avéraient concernés. Les limites entre le domaine maritime et le domaine fluvial sont clairement définies aux articles L4000-1 et L5000-1 de ce même Code, comme nous le verrons plus loin. Le Règlement Général de Police de la Navigation Intérieure (RGPI) reprend les dispositions du Code des transports et constitue la principale règle à suivre pour naviguer.

Auparavant c'était le CDPFNI, issu de la loi n°64-1245, du 16 décembre 1964, et son décret d'application n°56-1033 du 13 octobre 1956, qui établissaient les règles de navigation sur le DPF. Aujourd'hui, il ne subsiste du CDPFNI, que quelques dispositions de droit civil ou social et il ne vise plus le domaine public fluvial. La consistance et les règles de conservation et de protection du domaine sont désormais entièrement contenues dans le CGPPP par application du décret n°2011-1612 du 22 novembre 2011. Toutes les autres dispositions relatives à la navigation intérieure et au transport fluvial sont actuellement comprises dans le Code

des transports par application de l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010. C'est le décret n°2013-251 du 25 mars 2013 qui rend effectif l'abandon des dispositions du CDPFNI.¹².

I.1.2 Les définitions de l'habitat flottant selon le Code des transports

Le Code des transports distingue les entités flottantes selon leur mobilité et leur destination. L'article L 4000-3 dudit Code propose les définitions suivantes :

« 1° **Bateau** : toute construction flottante destinée principalement à la navigation intérieure ;

2° **Engin flottant** : toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures ;

3° **Etablissement flottant** : toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée ;

4° **Matériel flottant** : toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant. ».

Notons ici que le Code des transports emploie le terme de **constructions** pour identifier ces entités. Cette dénomination a elle aussi toute son importance notamment lorsqu'il s'agira d'appliquer les règles d'urbanisme que nous verrons dans la suite de ce mémoire. Au regard des définitions, l'habitat flottant peut correspondre à deux types de constructions : les bateaux et les établissements flottants.

Les **bateaux** sont des entités mobiles du fait de la présence d'un moteur. Le transport est fréquent tel que les bateaux de commerce ou de plaisance. Les bateaux logements les plus courants, sont ceux du type « Freycinet », de 38,50 m de long sur 5.05 m de large. Leur surface habitable peut atteindre 200 m² et sont plus propices à l'habitat qu'à la navigation. En effet, les voies navigables et plus particulièrement celles destinées à la plaisance en France sont équipées d'écluses de tailles bien définies, limitant l'accès des bateaux.¹³ On trouve également des bateaux d'origine hollandaise ou belge d'une taille comprise entre 16 et 25 m de long sur 4.5 m de large. Ces derniers se prêtent aussi bien à la navigation qu'au logement. On trouve par exemple les klippers, les tjalks et les luxemotors permettant une surface habitable de 100 m² environ. Les dimensions des bateaux dépendent du lieu de navigation. Chaque région possède ainsi des bateaux types, adaptés à la taille des écluses.

Les **établissements flottants** sont des entités a priori immobiles pouvant être utilisés pour la plaisance privée ou pour le commerce. Ces entités n'ont pas vocation à se déplacer. Il peut s'agir d'anciennes péniches dépourvues de moteur, de pontons flottants aménagés aussi appelés « house-boats » (maisons flottantes), ou bien encore, à Paris : d'hôtels (OFF), de piscine (Joséphine Baker) ou d'hopitaux (L'Adamant).

Ces définitions laissent entrevoir la possibilité pour chaque construction d'être fixe ou mobile. En effet, lorsqu'un habitant décide d'habiter sur l'eau, il espère bénéficier des mêmes avantages qu'une habitation classique : être relié aux réseaux.

Que se passe-t-il si ces constructions sont amenées à être reliées aux réseaux terrestres (eau, électricité, assainissement) ? Les bateaux logements deviennent-ils des établissements flottants ? La question n'est pas simple. Le critère de mobilité des bateaux est retenu par la présence d'un moteur à bord. Ainsi, un bateau, même utilisé en un point fixe, demeure un bateau au regard de la loi.

Inversement, un établissement flottant est par définition « normalement » fixe. Que se passe-t-il s'il est amené à être déplacé (poussé, tracté) ? Ici, il s'agirait de déplacements effectués pour un contrôle de la coque (caisson flottant). Les textes prévoient ce cas de figure et disposent de document autorisant les établissements flottants à circuler pour ce genre d'expertise (examen de la coque).

¹² Michel REDON, Magistrat, Vice-président au tribunal de grande instance de Montauban, « Navigation fluviale ». Juin 2016.

¹³ PAPAIZIAN André. Péniche de chez nous. Editions Du May. 2006.

L'article R 4000-1 du Code des transports définit la **plaisance**. Elle correspond aux bateaux utilisés par une personne physique ou morale de droit privé soit pour son usage personnel à des fins notamment de loisir ou de sport, soit pour la formation à la navigation de plaisance. L'habitat flottant utilisé à titre de logement et non de commerce entre donc dans cette catégorie.

L'habitat flottant concerne donc différents types de constructions flottantes ce qui pose problème d'un point de vue technique : les caractéristiques des constructions doivent respecter des référentiels pour l'obtention de certificats (qui varie selon le type, la motorisation et la longueur du bateau). D'un point de vue législatif, les différentes réglementations s'appliquent selon des termes très précis (dénomination importante).

Pour déterminer la réglementation adéquate, le Code des transports suit donc le schéma présenté dans le tableau ci-dessous (Cf. Figure 3), à savoir : la construction est-elle mobile ? De quel type de construction s'agit-il (bateau, établissement flottant) ? Quelle est sa destination (plaisance, commerce) ? Quelle est sa forme, ses dimensions ?

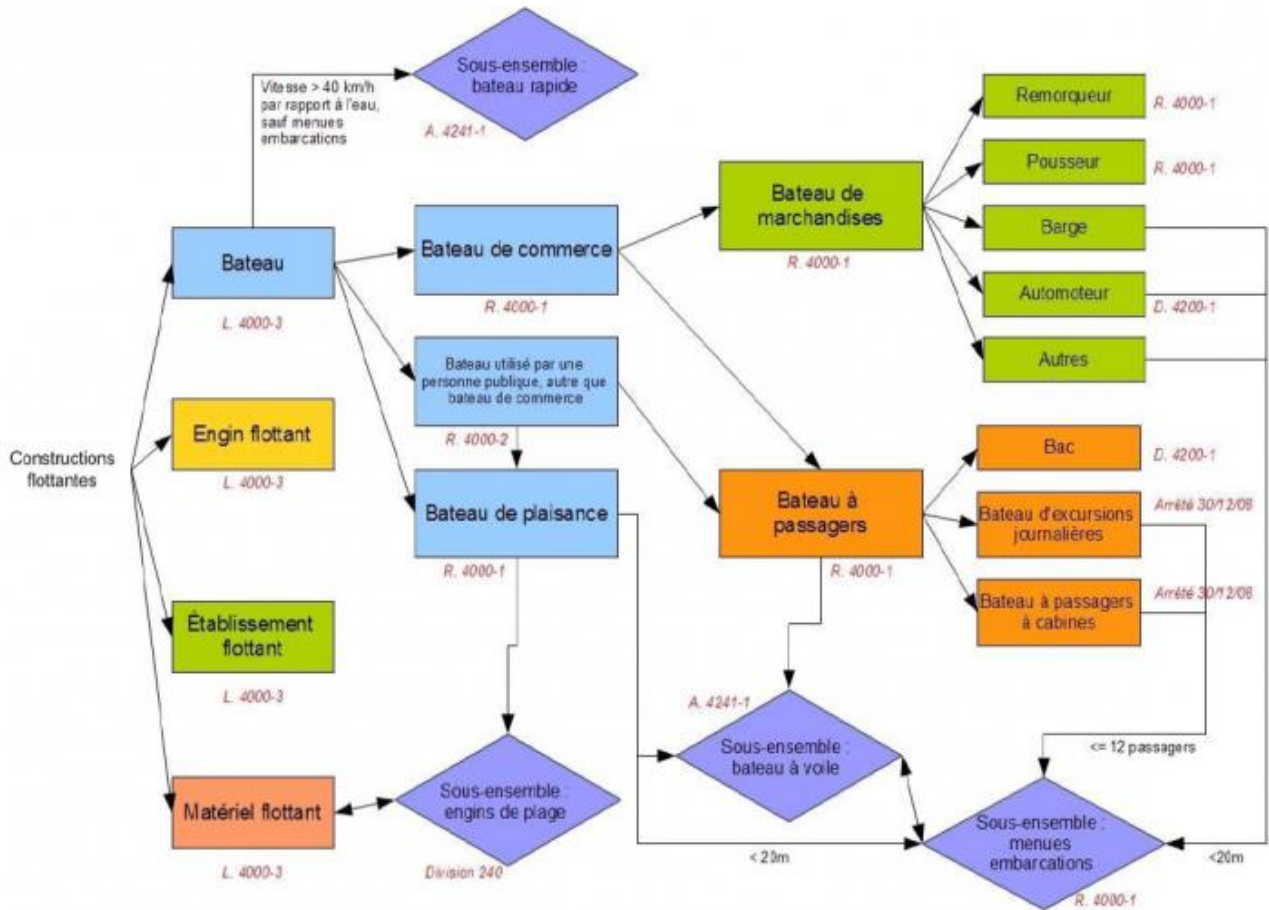


Figure 3 - Tableau des différents types de constructions flottantes.
 Source : www.aida.ineris.fr. Ministère de la transition écologique et solidaire.

I.2 Un bien difficile à qualifier selon les dispositions du Code civil et du Code Général des Impôts

I.2.1 Le régime des biens

En droit français, pour distinguer les règles de droit à appliquer sur les biens, ils font l'objet de classements. La principale distinction est exprimée à l'article 516 du Code Civil : « Tous les biens sont meubles ou immeubles ». Le régime juridique des meubles et des immeubles est différent et fait bénéficier à son propriétaire, des droits et obligations différentes qu'il se doit de respecter. L'intérêt se manifeste particulièrement en cas de litige, notamment pour : la compétence des tribunaux, la publicité foncière, les preuves et la possession, les sûretés réelles, la fiscalité, la saisie et les garanties.

Ainsi, c'est le **critère de mobilité** du bien et sa valeur économique qui constituent les fondements de la classification. Il est traditionnellement considéré que les immeubles sont plus précieux que les meubles tel que l'énonce l'adage « *res mobilis, res vilis* » (chose mobilière, chose vile). L'immeuble est productif de revenus alors que le meuble a une valeur moindre et est périssable. De plus, la liste des immeubles est fermée, aussi, tout ce qui n'est pas immeuble est meuble.

Une maison terrestre sera qualifiée d'immeuble et dépendra de ce même régime selon les énonciations dudit Code. En revanche, comme nous l'avons exprimé précédemment, l'habitat flottant comprend des entités mobiles et des entités immobiles. Comment, dans ces conditions, qualifier l'habitat flottant ?

L'habitat flottant renvoie à deux notions qui peuvent paraître contradictoires : habiter et naviguer.

Nous allons exposer l'impact de la qualification des biens. Il ne s'agit pas d'une présentation exhaustive. Pour des informations plus précises, relatives aux règles formulées ci-dessous, il convient de se référer au Code Civil ou au Code Général des Impôts.

La compétence des tribunaux

Le tribunal compétent en cas de litige sur un meuble est en principe celui du lieu où demeure le défendeur. En matière immobilière, on a donné compétence au tribunal du ressort où se situe l'immeuble.

La publicité foncière

La publicité foncière diffère également : les immeubles étant fixes, il est facile d'organiser une publicité pour toute modification de leur situation juridique, ce qui n'est pas le cas pour les meubles. Toute opération concernant un immeuble doit être inscrite sur un registre foncier tenu au service de la publicité foncière du ressort de la situation de l'immeuble. Si aucune publicité n'est faite, la vente ou l'acte est inopposable aux tiers.

Au contraire, les meubles étant susceptibles de déplacements fréquents, la publicité des transferts de meubles est difficilement réalisable, sauf pour ceux qui ont un port d'attache identifié par l'immatriculation. C'est par exemple le cas des bateaux et des automobiles.

La preuve et la possession

En matière de preuve et de possession, la propriété immobilière est très difficile à prouver alors que pour les meubles, leur possesseur bénéficie d'une présomption de propriété comme le stipule l'article 2276 al 1er du Code civil, « En fait de meubles, possession vaut titre ». Cet article permet une acquisition instantanée de la propriété par le possesseur de bonne foi.

Les sûretés réelles

Les sûretés réelles diffèrent aussi. Ce sont des actes juridiques qui permettent à un prêteur de garantir sa créance en se constituant préalablement un droit sur un bien identifié appartenant au débiteur. Ainsi, si ce dernier ne respecte pas ses engagements, le créancier pourra procéder à la saisie et à la vente du bien concerné pour se rembourser.

En matière de sûreté réelle mobilière, on parlera de gage. En matière de sûreté immobilière, c'est le mécanisme de l'hypothèque qui est employé plus généralement.

Les meubles « n'ont pas de suite », ce qui signifie qu'ils ne peuvent être hypothéqués, sauf ceux qui par leur immatriculation administrative peuvent être localisés au lieu de la formalité et faire l'objet de publicité tel que les bateaux.

La rescision pour lésion

Cette procédure¹⁴ est admise pour les ventes de biens immeubles. Le vendeur peut remettre en cause une vente immobilière lorsque le bien a été vendu moins de 7/12^{ème} de la valeur et ceux, dans les 2 ans après la vente. Elle n'est pas admise pour les ventes de meubles.

La fiscalité

En matière fiscale, les taxes applicables sont plus conséquentes pour les immeubles que pour les meubles notamment pour les droits de mutation lors de la vente du bien. Les immeubles sont également soumis aux impôts locaux à savoir, la taxe foncière et la taxe d'habitation qui ne sont pas appliquées aux meubles.

La saisie

De même, la saisie immobilière est plus complexe que la saisie mobilière.

I.2.2 Les bateaux logements et les établissements flottants : biens meubles ou immeubles ?

La classification établie par le Code civil s'appuie donc sur le critère de mobilité. On constate cependant que le droit a procédé à certaines adaptations : les meubles considérés comme les plus précieux ont été soumis à des règles identiques à celles des immeubles comme c'est le cas des bateaux. Ils sont par exemple soumis à l'immatriculation et à la publicité. Cela conduit à leur fixer des règles juridiques spéciales proches de celles des règles en matière immobilière (en matière de transfert de propriété ou de sûretés), qui en font une catégorie médiane entre les meubles et les immeubles.

Les bateaux-logements

L'article 528 du Code Civil prévoit que les biens qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, sont meubles par nature. Or, comme nous l'avons rappelé, les bateaux sont des entités mobiles, c'est l'essence même de ce mode de transport en présence d'un moteur. Donc, selon ces termes, les bateaux sont des meubles par nature. Un bateau motorisé peut se déplacer et préserve ainsi sa destination première, on peut donc le qualifier de bien meuble par nature. De cette définition, faut-il ici appliquer une distinction entre bateau logement naviguant et bateau logement stationnaire ? entre bateau logement et établissement flottant ?

L'article 531 du Code civil précise que « Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines **non fixées par des piliers**, et ne faisant pas partie de la maison, sont meubles [...] ». Or, les bateaux logements, même s'ils sont voués à naviguer, stationnent en des emplacements prévus à cet effet, différents des haltes où le stationnement est autorisé pour de courtes durées, jusqu'à 21 jours. Différentes techniques existent pour amarrer les bateaux. En principe, l'attache des bateaux se fait à l'aide de bouts ou de chaînes. La capacité de mobilité exigée n'est pas entachée par l'existence d'amarres ou de chaînes reliant le bateau à la rive ou à des passerelles d'accès, tant qu'il n'y a pas d'emprise sur le sol. De ce fait, le bateau logement est un meuble.

La notion d'emprise au sol est essentielle et un bateau fixé sur des piliers, eux-mêmes fixés au sol, telle que pourrait l'être une maison sur pilotis, ou une maison amphibie (Cf. Figure 4), lui feraient perdre son caractère mobilier et il deviendrait un immeuble par destination prévu à l'article 524 du Code civil. Est-ce le cas par exemple du raccordement du bateau logement aux réseaux (eaux, électricité, assainissement) ?

¹⁴ Article 1674 du Code Civil.

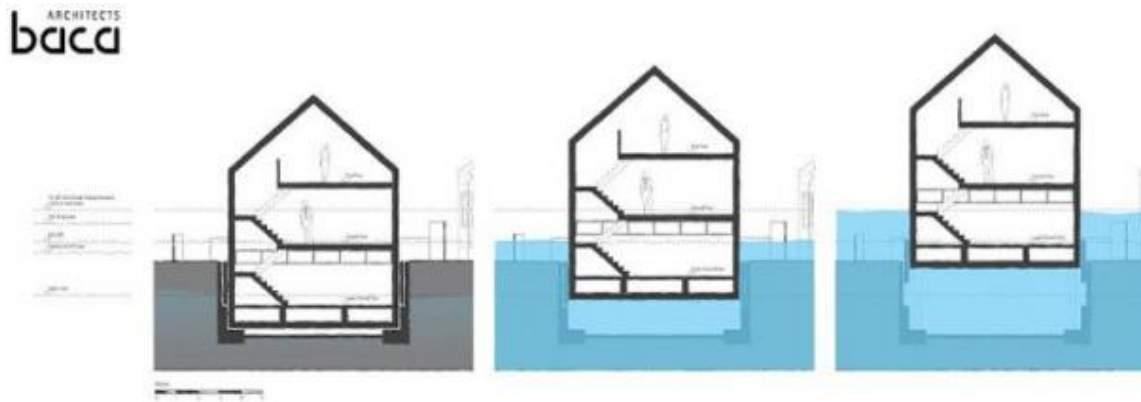


Figure 4 - Une maison amphibie proposée par BACA Homes.
Source : <http://bachahomes.co.uk>

Le bateau est donc, comme nous venons de le voir, un meuble, mais un meuble fortement individualisé par son nom, son port d'attache et son immatriculation. Il s'apparente de ce fait à un bien immeuble car il doit nécessairement être immatriculé et doté d'une nationalité lorsqu'il navigue en mer¹⁵. Il n'est pas à proprement dit un bien immeuble, mais sa valeur économique l'en rapproche. Son individualisation et son immatriculation sont soumises à des procédures spécifiques ; le bateau peut être hypothéqué ; et la procédure de saisie ressemble aux saisies immobilières¹⁶.

Le droit de propriété est prouvé pour un bateau, par l'immatriculation dont il est l'objet. Loin d'être un simple facteur de publicité et de contrôle de sa situation juridique, l'immatriculation est également une formalité administrative conférant au propriétaire un véritable titre de propriété. Le titre de propriété le renvoie donc au régime des biens immeubles particulièrement pour la compétence du Tribunal. « Le navire, incontestablement meuble, ne se trouve cependant pas soumis au statut mobilier ordinaire tel qu'élaboré par le droit civil, voire commercial »¹⁷. Bien meuble ou bien immeuble ? La question persiste donc encore et en découlent des incohérences notamment en termes de fiscalité et d'urbanisme, comme nous le verrons.

Les établissements flottants

Un bateau sans moteur est un établissement flottant, il reste immobile selon la définition du code des transports, amarré à la rive. Ainsi, s'il est amené à être déplacé, il s'agira d'une faculté de mobilité empruntée, il sera remorqué ou poussé. Cette remarque sous-entend donc que le bien peut être mobile. Toutefois, les techniques d'amarrages des établissements flottants, diffèrent de ceux des bateaux. Ils sont attachés et fixés à la berge, à des ducs d'albe, ou par des bracons tels que sur l'image ci-dessous (Cf. Figure 5).



Figure 5 - Bracon d'amarrage reliant un établissement flottant à la berge.
Source : <http://www.dockmarine-europe.fr/fr/catalog/-/la-berge-ou-au-quai-par-bracon-double~sds-07600>

¹⁵ MEDDE, Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. *Enregistrement et titres de navigation en eaux intérieures*. Décembre 2014. Disponible sur : < http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/securite/documents/Immatriculation_EauxInterieures.pdf>. (Consulté le 15/05/2018)

¹⁶ Article L4122-1 du Code des transports.

¹⁷ Antoine VIALARD. *Droit maritime*. Presses Universitaires de France. 1997.

L'article 524 du Code Civil aurait donc vocation à s'appliquer ici. Pour que le bien soit un immeuble par destination, une condition sine qua non doit être remplie, à savoir, le propriétaire du bien meuble et le propriétaire du fonds doivent être la même personne : « Les objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le service et l'exploitation de ce fonds sont immeubles par destination. ». Or, les établissements flottants peuvent stationner aussi bien sur un emplacement public que sur une propriété privée. De plus, l'article précise que le meuble placé sur le fonds doit l'être à perpétuelle demeure. De ce fait, sur un emplacement public, l'établissement flottant sera un bien meuble. Sur un emplacement privé, si le propriétaire du fonds est également le propriétaire du bien, il s'agira d'un bien immeuble par destination.

Une atténuation pourrait être portée ici selon l'emplacement choisi pour l'habitat flottant et s'il est raccordé aux réseaux. Les bateaux logements peuvent stationner aussi bien sur un emplacement public que sur une propriété privée. Comme nous le verrons, le domaine public est inaliénable et imprescriptible. De ce fait, on ne peut qu'occuper le domaine public pour une durée limitée. En revanche, sur une propriété privée, le bateau logement peut s'y établir sans limite de temps, à perpétuelle demeure.

Ainsi pour qualifier l'habitat flottant, plusieurs paramètres seraient à prendre en compte : s'agit-il d'un bateau logement ou d'un établissement flottant ? Comment est-il relié ou fixé à la berge ? Est-il relié aux réseaux (eau, électricité, assainissement) ?

I.2.3 Les bateaux logements et les établissements flottants : biens meubles ou immeubles au sens fiscal ?

En matière fiscale, la notion de bien meuble ou immeuble trouve toute son importance.

L'article 531 du Code Civil classe les bateaux dans la catégorie des meubles. L'article 1381-3° du CGI, dispose quant à lui que sont imposables à la taxe foncière sur les propriétés bâties, les bateaux utilisés en un point fixe et aménagés pour l'habitation, le commerce ou l'industrie, même s'ils sont seulement retenus par des amarres. Par application de ces dispositions, sont considérés comme imposables :

- Un pavillon flottant qui demeure amarré au quai d'un port et qui a été construit et aménagé, non en vue de naviguer, mais pour servir aux réunions des membres d'une société¹⁸
- Une péniche qui a été transformée en atelier (de réparation d'un matériel de dragage et de transport par eau) et qui n'est plus déplacée que d'une façon exceptionnelle et seulement pour être amarrée à un autre endroit¹⁹
- Une péniche à usage d'habitation²⁰ : « une péniche à usage d'habitation amarrée sur un canal alors même qu'elle a été déplacée à la demande du service de la navigation pour permettre la réalisation de travaux est imposable, dès lors qu'il n'est pas établi qu'elle a effectué d'autres déplacements²¹ ».

Visant la jurisprudence précitée²², le gouvernement, a répondu qu'une mesure générale d'exonération des bateaux logements de la taxe foncière sur les propriétés bâties n'était pas envisagée notamment « parce qu'elle priverait les collectivités territoriales d'une ressource ou transférerait la charge fiscale sur les autres redevables de cet impôt ».

En revanche, un bateau immatriculé sur les registres de l'inscription maritime et affecté à l'habitation permanente de son propriétaire ne saurait être imposé à la taxe foncière, dès lors que, étant en état de naviguer, il ne serait pas utilisé en un point fixe (critère essentiel d'imposition) nonobstant le fait que ses déplacements seraient peu fréquents.²³

¹⁸ CE, arrêt du 8 juillet 1908, société nautique de Marseille, RO, 4167.

¹⁹ CE, arrêt du 24 février 1936, société Goiffon et jorre, RO, 6378.

²⁰ JO AN du 19 août 2008, p. 7176. RM Guilloteau n°26450.

²¹ CAA Nancy, 18 décembre 2003, arrêt Hoffarth, n° 01NC01047.

²² Idem

²³ BOI-IF-TBF-10-10-30-20120912. *Taxe foncière sur les propriétés bâties – Champ d'application – Propriétés imposables – Bateaux utilisés en un point fixe. 12/09/2012.* Disponible sur < <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/262-PGP> >. (Consulté le 22/03/2018).

De plus, lors de la vente de bateau-logement, le régime des plus-values immobilières peut être appliqué à certaines conditions²⁴. Les tribunaux appliquent ainsi des règles de droits propres aux immeubles, aux bateaux à usage d'habitation principale même s'ils considèrent le bien comme étant un meuble.

Ces différents cas de figures révèlent la confusion qui jaillit autour du statut juridique des bateaux logements et des établissements flottants. Des incompréhensions en découlent et les associations de défense de l'habitat fluvial tentent de rétablir le juste équilibre.

C'est notamment le cas de l'ADHF-F, une association de défense de l'habitat fluvial, qui regroupe la grande majorité des bateaux logements en France. Elle avait interpellé le gouvernement par un courrier datant du 17 octobre 2016, concernant « l'injustice fiscale » que représente l'assujettissement des bateaux logements à la taxe foncière en application de l'article 1381-3° du CGI et en avait demandé l'abrogation sur l'argument que les habitants du DPF sont déjà soumis à une redevance issue de la COT. Cette redevance est calculée en fonction de l'emplacement, des dimensions, des installations présentes à quai. Suite au rejet de cette demande, l'association a renouvelé l'exercice récemment, en proposant cette fois une évolution de l'article 1381-3° du CGI suivant un certain nombre de constatations qu'ils ont effectuées, et non son abrogation (Cf. Annexe 1).

Il est à noter que l'application de la taxe foncière ne pose problème que pour l'occupation du domaine public. En effet, un propriétaire privé qui installerait un habitat flottant sur son lac ou son étang serait soumis à la taxe foncière du fait de la propriété du sol. La question serait alors de savoir à quelle taxe il est soumis, la taxe sur les propriétés bâties ou celle sur les propriétés non bâties ?

I.3 Un état des lieux difficile à établir

I.3.1 Des entités stationnaires sans recensement précis

Il est difficile d'obtenir le nombre d'habitat flottant en France. En effet, il faut comptabiliser les bateaux logements et les établissements flottants stationnant sur l'ensemble du territoire français soit 8 500 km de voies navigables en plus des ports, des lacs et étangs privés ou publics.

Les gestionnaires des voies navigables et principalement VNF, responsable de 6 700 km, s'essaient malgré tout à l'exercice. Pour stationner sur ces voies, publiques, les habitants doivent faire une demande d'occupation temporaire au service gestionnaire. Ainsi, VNF (ou tout gestionnaire concerné) autorise l'occupation à travers une convention nommée, convention d'occupation temporaire (COT). Cette procédure est un moyen de recenser l'habitat flottant. Cependant, les habitants ne sont pas tous en règle et par conséquent certains restent inconnus au registre.

Suite à un échange avec VNF en février 2018, et selon le nombre de COT qu'ils ont délivré au niveau national, il recense 2 070 bateaux logements et 1954 bateaux stationnaires à ce jour²⁵. A titre d'information, 14 230 bateaux de plaisances privés sont recensés en France²⁶. Cette catégorie est représentée par les bateaux équipés ou non d'un couchage qui appartient à un propriétaire privé. Trois bassins concentrent à eux seuls la moitié de cette flotte : le bassin Rhône-Saône (27%), celui de la Seine (15%) et le Sud-Ouest (12%).

Les bateaux logements occupant le domaine VNF représentent environ 14% de la flotte de plaisance nationale. A ceux-ci, il conviendrait d'ajouter les bateaux stationnant sur les 1 800 km restant de voies navigables et ceux sur les étangs ou lacs privés ou publics. D'autre part, malgré des campagnes de recensement entreprises sur l'eau, il n'est pas toujours évident de savoir si le bateau ou l'établissement flottant est habité ou non, ou même abandonné²⁷.

²⁴ Direction Générale des Impôts. « Plus-values immobilières et plus-values sur biens meubles ». Bulletin officiel des impôts n°135 du 4 août 2005. P. 7.

²⁵ Echanges avec VNF en février 2018.

²⁶ Ministère de la cohésion des territoires et Ministère de l'économie et des finances. Analyses, les meilleures pratiques internationales du tourisme fluvial. 2018.

²⁷ Conseil général des ponts et chaussées, Inspection générale de l'administration, Contrôle général économique et financier. Rapport sur la gestion des voies navigables. 2007.

L'habitat flottant est, comme nous venons de le voir, constitué de bateaux logement et d'établissements flottants. Cette première distinction basée sur le critère de mobilité entraîne des difficultés de qualification juridique. La gestion de l'habitat flottant est ainsi fortement marquée par des adaptations des textes à défaut d'une réglementation propre. Des inégalités apparaissent alors puisque les administrations appliquent des politiques différentes d'un territoire à l'autre et disposent de peu de moyens de contrôle. Les jurisprudences qui découlent de cette situation, notamment fiscale, montrent aussi la nécessité de faire évoluer la situation et de proposer un statut propre.

Le plus souvent assimilé à un bateau, l'habitat flottant est par conséquent soumis aux mêmes règles. Cette qualification, due à son origine, pourrait être aujourd'hui contestée puisque l'usage d'habitation n'est pas reconnu, seul l'usage privé l'est pour les bateaux de plaisance. De plus, l'habitat flottant même s'il offre la possibilité de naviguer tend à se sédentariser. Les déplacements sont plus courts voire même inexistants, générant des conflits d'intérêt quant à l'usage des voies navigables (fret, commerce, tourisme, etc.) et des difficultés d'application des règles de droit.

I.3.2 Le décret d'application de la loi ALUR : « prendre en compte l'ensemble des modes d'habitat »

A titre de comparaison, la situation de l'habitat flottant rappelle celle des mobil-homes utilisés sur terre, en guise de logement. Jusqu'à l'apparition d'un décret modificatif de la loi ALUR, ils n'étaient pas spécifiquement réglementés. Le décret n°2015-482, 27 avril 2015 portant diverses mesures d'application de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové et relatif à certaines actualisations et corrections à apporter en matière d'application du droit des sols est paru au Journal officiel en 2015. Son objectif est de fixer plusieurs règles nouvelles en matière de droit des sols, en donnant notamment une définition juridique aux habitations démontables ou mobiles.

L'objectif du texte selon la notice du décret, est « **de prendre en compte l'ensemble des modes d'habitat** ». Le décret définit donc la notion de « résidence démontable constituant l'habitat permanent de leur utilisateur ». Il s'agit « d'installations sans fondation disposant d'équipements intérieurs ou extérieurs et pouvant être autonomes vis-à-vis des réseaux publics, (...) destinées à l'habitation et occupées à titre de résidence principale au moins huit mois par an, facilement et rapidement démontables à tout moment ».

Ces habitations bien particulières ne devront faire l'objet que d'une simple déclaration préalable, sauf s'il s'en installe « au moins deux, constituant une surface de plancher totale supérieure à 40 m² ». Il faudra dans ce cas un permis d'aménager. Dans tous les cas, si la « résidence démontable » n'est pas raccordée aux réseaux, le demandeur devra fournir « une attestation permettant de s'assurer du respect des règles d'hygiène et de sécurité, notamment de sécurité contre les incendies, ainsi que des conditions dans lesquelles sont satisfaits les besoins des occupants en eau, assainissement et électricité ».

Le décret fixe un certain nombre de règles concernant les campings, les « habitations légères de loisir » (bungalows) et les « résidences mobiles de loisir » (mobile-homes). Pour ces deux types d'installations, les « auvents, rampes d'accès et terrasses accolés » sont autorisés et dispensés de toute formalité au titre du Code de l'urbanisme ; mais ils doivent être « facilement et rapidement démontables », sans scellement au sol.

L'habitat flottant n'a pas été traité dans cette évolution réglementaire pour la prise en compte de tous les modes d'habitat. Ce décret montre toutefois l'importance d'attribuer une réglementation adéquate aux différents modes d'habitat et par conséquent de l'intérêt de l'intégration de l'habitat flottant dans l'urbanisme. Néanmoins, dans ce contexte juridique fragile, l'enjeu principal demeure donc le lieu de stationnement du logement flottant. Où peut-on l'installer ? L'évolution de l'habitat flottant se trouve en effet contraint par la multiplicité des gestionnaires du domaine public fluvial. Il est donc important de bien distinguer la propriété publique de la propriété privée sur les eaux intérieures, et les différents acteurs, gestionnaires mis en place pour réglementer les usages et protéger ce précieux domaine, trop longtemps délaissé par les politiques²⁸.

²⁸ ARZUL Guy. Le renouveau du droit du domaine public fluvial. Edition Johanet. 2008.

	Quelle définition selon le code des transports ?	Quelle qualification selon le code civil ?	Fiscalité	Problématiques rencontrées
L'habitat flottant	Bateau	Bien meuble fortement individualisé (immatriculation)	CAA Nancy, n° 01NC01047 du 18 décembre 2003, arrêt Hoffarth	- Difficulté pour la qualification du bien (bateau ou EF) du fait de sa mobilité et de la valeur de ce bien (immatriculation).
	Etablissement flottant (EF)		Marie-Françoise CLERGEAU. Question n°93448 au ministère des finances et comptes publics sur la fiscalité appliquée aux bateaux-logements. JO du 30/08/2016. P 7770.	- En termes d'habitat, le régime des bateaux semble adapté aux bateaux logement (jurisprudences, adaptation réglementaire). - D'un point de vue fiscal, un bateau immatriculé aux affaires maritimes, même s'il ne se déplace pas souvent, n'est pas soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties contrairement aux bateaux logements sur les eaux intérieures aussi bien privées que publiques.

Tableau 1 - Tableau de synthèse mettant en avant les incertitudes et problématiques rencontrées

II L'habitat flottant en France, un jeu d'acteurs complexe

L'habitat flottant se développe sur les eaux intérieures françaises. Il est important de bien définir ce périmètre et d'en identifier les **propriétaires** et les **gestionnaires**. On distinguera de la sorte, la **propriété publique** de la **propriété privée**. Les formalités à respecter pour stationner son bateau logement diffèrent en conséquence.

Il est essentiel de définir les droits de l'Etat et ceux des riverains sur le fleuve et ses rives, de définir précisément les limites de ces domaines et comprendre les conséquences et implications du régime du Domaine Public Fluvial. Comme nous l'avons exprimé en introduction, afin d'avoir une approche plus concrète, nous illustrerons la situation par l'étude de cas de la Gironde.

Les **eaux intérieures** en France, s'étendent jusqu'à la ligne de base, incluant une partie du domaine public maritime et le domaine public fluvial. Dans les grands estuaires, tel que c'est le cas en Gironde, les eaux fluviales et marines sont séparées par la limite transversale de la mer (LTM) qui sépare le domaine public maritime du domaine public fluvial²⁹.

Ces eaux estuariennes sont soumises à certains règlements maritimes comme : la limite de salure des eaux (LSE), qui sépare le régime de la pêche maritime de celui de la pêche en eau douce ; la limite des affaires maritimes (LAM, autrefois appelée limite d'inscription maritime) qui sépare le régime de la navigation maritime de celui de la navigation fluviale. Cette distinction impacte le choix du permis de navigation, si toutefois l'habitat flottant est amené à naviguer. Nous reviendrons sur les formalités à suivre dans la seconde partie de ce mémoire.

L'Agence des aires marines protégées a produit dans le cadre du groupe de travail « géo information pour la mer et le littoral » un document synthétique concernant les délimitations relatives à l'espace maritime français en novembre 2014. Ce document (Cf. Annexe 2) comporte un schéma et une notice qui mettent en évidence les différentes limites et zones ayant une portée juridique à la fois sur l'espace littoral et maritime

²⁹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, convention dite de Montego Bay (CNUDM), signée à Montego Bay (Jamaïque) en 1982, est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, après ratification ou adhésion de 60 États. Il en résulte un zonage de souveraineté décroissante, partant du littoral vers la haute mer.

français. Ce document s'attache également à présenter les compétences qui s'appliquent sur ces différentes zones au travers du droit international et du droit français.

II.1 La question des lieux de stationnement sur les eaux intérieures, déterminante dans le jeu d'acteurs

Les eaux intérieures comprennent les eaux closes, les cours d'eau et plans d'eau domaniaux ou non domaniaux.

Les eaux closes correspondent à toute étendue d'eau artificielle ou naturelle (mare, étang, plan d'eau, lac) non alimentée par un cours d'eau. Elles appartiennent aux propriétaires des parcelles sur lesquelles se trouve l'étendue d'eau. Dès lors qu'elles s'écoulent en eaux courantes, elles deviennent cours d'eau non domanial, en l'absence d'un classement en cours d'eau domanial. Par contre, un plan d'eau alimenté par un cours d'eau prend le régime juridique de celui-ci (domanial ou non).³⁰

Depuis sa source jusqu'à l'océan ou la mer, le cours d'eau dénombre de multiples propriétaires mais il ne faut pas perdre de vue qu'en France, l'eau fait partie du « **patrimoine commun de la nation** ». C'est le principe que pose l'article 1er de la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, devenu l'article L 210-1 du Code de l'environnement. Elle ne peut être l'objet d'une propriété privée. **Seul le lit et les berges peuvent avoir un propriétaire** qui est tenu de les entretenir.

Dire que l'eau est considérée comme faisant partie du patrimoine commun de la nation ne signifie pas qu'elle est propriété de l'Etat. L'eau n'a pas été nationalisée en France. Le droit français fait une distinction entre les eaux domaniales et les eaux non domaniales. Seules les eaux domaniales appartiennent à l'état. A l'origine, le domaine public de l'Etat comprenait uniquement les cours d'eau navigables et flottables³¹ au sens physique du terme ; la propriété publique s'attachait donc au caractère de voie de l'eau.

Ainsi, à l'exception des eaux closes, toutes les eaux intérieures sont choses communes « *res communis* », n'appartenant à personne et utilisables par tous (article 714 du Code civil). Le schéma ci-dessous, (Cf. Figure 6) présente le cursus type de propriété des cours d'eau.

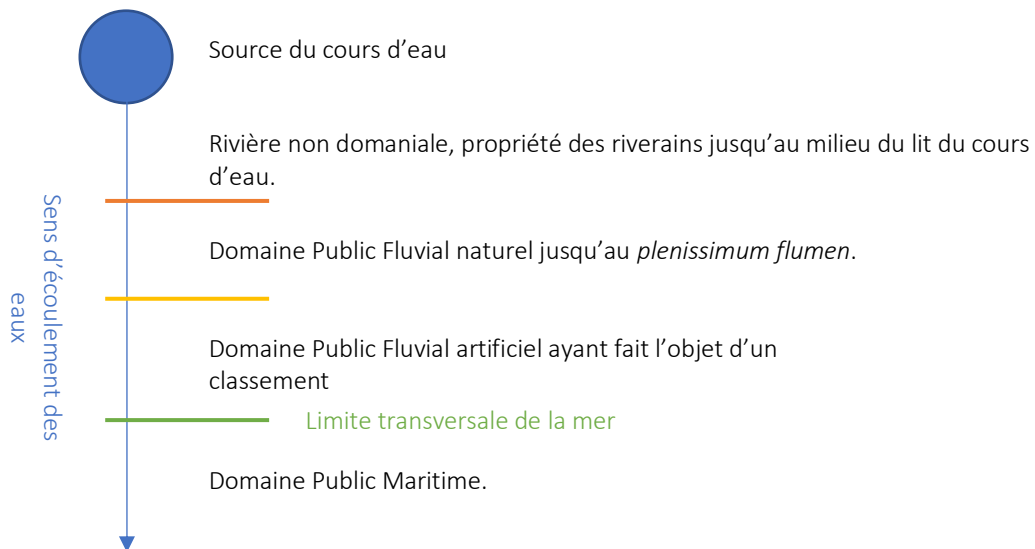


Figure 6 - Schéma type de la propriété des berges, de la source du cours d'eau à la limite du DPF.

Source : Léa BREARD.

³⁰ Réponse du Ministère de l'écologie et du développement durable publiée dans le JO Sénat du 16/09/2004, Page 2114. Disponible sur < <https://www.senat.fr/questions/base/2004/qSEQ040612338.html> > et article 37 de la loi n°64-1245 du 16 décembre 1964 (abrogé).

³¹ Définition donnée par l'Edit de Moulins en 1566 et confirmée par l'ordonnance de Colbert sur les eaux et forêts en 1669.

Pour les rivières non domaniales, la propriété des riverains s'étend de la berge jusqu'au milieu du lit du cours d'eau³² (Cf. Figure 7). Une rivière est constituée du lit mineur dans lequel s'écoule le cours d'eau, du lit majeur qui est occupé par les eaux au moment des plus hautes crues et de la berge qui délimite le « lit mineur » du « lit majeur » (Cf. Figure 8).

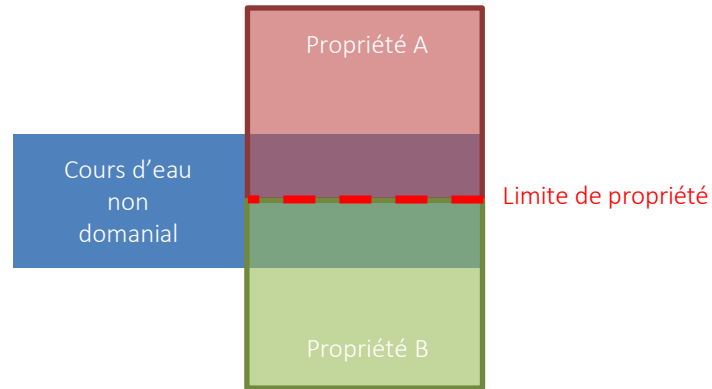


Figure 7 - Limite de propriété des riverains d'un cours d'eau non domanial.
Source : Léa BREARD



Figure 8 - Constitution d'un cours d'eau, dont seul le fonds (berge et lit) peut faire l'objet de propriété.
Source : Syndicat du bassin de la Rance et du Célé, <http://education.smbrc.com/milieux-vivants/rivieres-et-ruisseaux.html> .

En poursuivant le sens d'écoulement des eaux, nous entrons ensuite dans le domaine public et plus précisément le domaine public fluvial. L'apparition de la notion de domaine public a entraîné l'attribution de territoire et de voies d'eau à l'Etat. Pour rappel, la notion de domaine public n'apparaît qu'au XIXe siècle dans l'ouvrage écrit par Proudhon apparu en 1833, « Traité du domaine public ». La propriété publique comprend le domaine public et le domaine privé. Un temps contesté, cette distinction est entrée dans les usages, mais aussi dans les différents Codes qui régissent le droit français.

On constate, de ces différents textes législatifs, que le domaine public peut appartenir à plusieurs personnes publiques comme l'État, les collectivités territoriales ou les établissements publics, et qu'il est catégorisé en fonction de sa nature, sa mobilité ou sa fonction. Le domaine public est également régi par les principes d'imprescriptibilité et d'inaliénabilité.

³² Article L 215-2 du Code de l'environnement.

C'est aussi ce qui explique le clivage de la propriété publique, d'une part pour la conservation et la protection du domaine public et d'autre part pour faire vivre son patrimoine à travers son domaine privé. Il existe donc plusieurs types de domaines publics, mais tous sont régis par le même Code : le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, établi par l'ordonnance 2006-460 du 21 avril 2006. Il regroupe l'ensemble des dispositions législatives s'appliquant aux droits et aux biens des personnes publiques. La mise en place de ce Code a permis d'obtenir une définition claire de la propriété publique en regroupant toutes les doctrines et les jurisprudences ayant été écrites à ce sujet.

Selon le CGPPP, la consistance du domaine public comprend les biens immobiliers et les biens mobiliers. Le DPF compte parmi le domaine public immobilier et les articles L 2111-7 à L 2111-13 établissent sa composition. Le DPF, comme les autres biens immobiliers du domaine public, compte deux subdivisions qui sont le domaine public naturel et le domaine public artificiel.

L'article L. 2111-9 du CGPPP précise que « les limites des cours d'eau domaniaux sont déterminées par la hauteur des eaux coulant à plein bords avant de déborder ». La délimitation proposée par cet article suit donc la règle du *plenissimum flumen* (Cf. Figure 9).

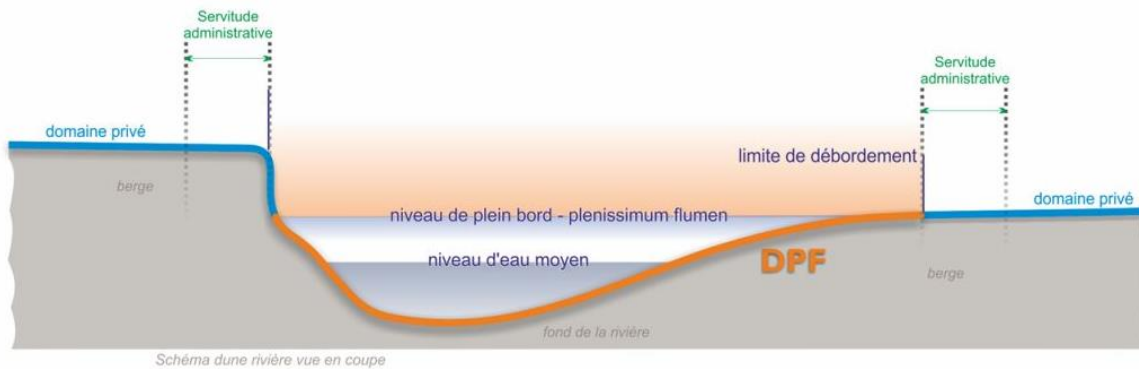


Figure 9 – La délimitation du DPF.

Source : EPIDOR, GUIDE PRATIQUE pour les collectivités, les riverains et les usagers du domaine public fluvial du bassin de la Dordogne, janvier 2016.

Cette délimitation est délicate pour les cours d'eau soumis aux influences de la marée dont les effets sont constatés en amont de la limite transversale du cours d'eau et de la mer. Le domaine public fluvial comprend, dans ce cas, les terrains normalement et périodiquement submergés par les plus hautes marées ordinaires, à l'exception toutefois des grandes marées d'équinoxe dont l'effet peut être considéré comme une inondation.

La hauteur des plus hautes eaux coulant à plein bord avant débordement est déterminée en absence de perturbations météorologiques. Ces limites sont définies par arrêté du préfet du département pour le domaine de l'Etat et par arrêté de l'autorité compétente de la collectivité propriétaire pour le domaine des collectivités territoriales et de leurs groupements³³. S'il n'y a pas accord sur la limite proposée au propriétaire, l'arrêté devra être pris suite à une enquête publique³⁴.

Il faut préciser que la délimitation du domaine public fluvial est constatée à une date donnée, elle fixe cette limite à cette date, une nouvelle délimitation est donc toujours possible à la suite d'une modification de l'état des lieux.

La délimitation transversale du DPF naturel (embouchure des fleuves) fixant la « limite transversale de la mer à l'embouchure des cours d'eau » a pour objet de définir la ligne idéale tracée transversalement d'une rive à l'autre et séparant le domaine public maritime du domaine public fluvial (article L. 2111-4 du Code

³³ Article R. 2111-15 du CGPPP.

³⁴ Enquête publique précisée aux articles R. 11-4 à R. 11-14 du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique.

général de la propriété des personnes publiques). Pour effectuer cette délimitation on tient compte des indices de la domanialité maritime : configuration de la baie, salure des eaux, caractère des côtes, etc.

Nous venons de voir l'articulation de la propriété des berges et lits des eaux intérieures. Le domaine public constitue la majeure partie du réseau navigable en France et par la même occasion, l'emplacement privilégié pour stationner son bateau logement. Au-delà de cette notion, lorsqu'on souhaite habiter sur l'eau, il est important de connaître le gestionnaire du domaine public concerné. En effet, la propriété et la gestion peuvent être dissociées ce qui a pour conséquence de multiplier les interlocuteurs et de complexifier les démarches administratives des habitants de l'eau. Les voies navigables représentant 8 500km sur les 18 000km du DPF ne peuvent être gérées par une seule et même entité. Les principes de gestion, de décentralisation, de transfert ou de superposition viennent alors appuyer les démarches des administrations. Nous allons donc examiner le système de gestion du réseau fluvial public.

II.2 L'habitat flottant, un secteur de l'habitat particulièrement riche en parties prenantes

L'habitat flottant inclut de nombreux acteurs. Au regard des précédentes constatations sur le régime juridique des habitations flottantes en France, il était nécessaire de rencontrer leurs habitants, les acteurs du territoire et les gestionnaires du DPF pour obtenir leurs témoignages et leur point de vue. Les questions émises lors de ces rencontres étaient principalement dirigées vers l'intégration à l'urbanisme, de ce nouveau mode d'habiter.

Les voies navigables dépendent, au même titre que les autres infrastructures de transport, du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES), qui fixe les orientations et définit la politique fluviale française. Celle-ci s'inscrit naturellement dans le cadre de la politique générale des transports mais également dans les politiques d'aménagement du territoire et d'environnement.

II.2.1 Les gestionnaires

La plus grande partie des bateaux logements, se trouve sur le domaine public fluvial. Ce domaine public peut être loué à des particuliers ou à des activités commerciales par l'intermédiaire de conventions d'occupation temporaire, précaires et révocables et délivrées par des gestionnaires publics (VNF, Ports de Paris, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), Etablissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR), Grand Port Maritime (GPM), collectivités territoriales et notamment les régions, etc.), ou des concessionnaires privés (ports privés, Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI)).

Les modalités de gestion du DPF

L'article L. 2123-1 du CGPPP dispose que les personnes publiques gèrent ou font gérer leur domaine public, dans les conditions fixées par les lois et les règlements en vigueur. La personne publique propriétaire a donc la responsabilité de gérer son DPF. La personne publique peut effectuer des transferts de gestion tels que le prévoient les articles L 2123-3 à L 2123-6 du CGPPP, et des superpositions d'affectation prévus aux articles L 2123-7 à L 2123-8 du même code. Longtemps, l'État fut l'unique propriétaire du domaine public fluvial, même s'il pouvait accorder des transferts de gestion et des transferts de compétences à d'autres personnes publiques sur ce domaine³⁵.

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages³⁶, a posé le principe d'une possibilité de transfert en pleine propriété de portions de ce domaine public à des collectivités locales et à leurs groupements, sous quelques réserves destinées à protéger les intérêts nationaux. Il s'agit d'une décentralisation des voies navigables avec priorité donnée à la Région. C'est le préfet coordonnateur de bassin qui est compétent pour prendre les décisions relevant de la compétence de l'État. Il peut déléguer cette compétence à un autre préfet.

Ainsi, certains cours d'eau, correspondant au réseau magistral (ou principal) fixé par le décret n° 2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'Etat, des collectivités

³⁵ Transfert de compétence instauré par la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

³⁶ J.O. du 31 juillet 2003 p. 13021.

territoriales et de leurs groupements, ne peuvent être transférés³⁷. De même pour les parties de cours d'eau, canaux, lacs ou plans d'eau inclus dans le périmètre d'une concession accordée par l'État au titre de l'utilisation de l'énergie hydraulique³⁸.

VNF l'acteur phare du DPF

Les rivières et canaux navigables sont gérés majoritairement par l'Établissement public à caractère administratif (EPA) : Voies navigables de France (VNF). Il est gestionnaire des voies navigables, des ports fluviaux et des autres dépendances du domaine public fluvial dont la gestion lui est confiée depuis 1991. L'établissement gère ainsi 6 700 km de réseau. Pour l'exercice de ses missions, VNF s'appuie sur son personnel propre et sur des services déconcentrés du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, qui lui sont mis à disposition. Les missions de l'établissement sont :

- d'exploiter, d'entretenir et d'améliorer les voies navigables, les ports fluviaux et autres dépendances du domaine public fluvial dont la gestion lui est confiée ;
- de réaliser les infrastructures nouvelles du réseau en cohérence avec les perspectives offertes au niveau européen ;
- de gérer le domaine de l'État qui lui a été confié pour l'exercice des missions susmentionnées ;
- de centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant l'utilisation des voies navigables ; de rechercher tout moyen propre à développer l'utilisation des voies navigables et à en améliorer l'exploitation.

Environ 700 km de réseau sont directement gérés par l'État ou par ses ports ou encore par des CCI. Le reste est confié aux collectivités territoriales (régions). Les cours d'eau et canaux de Bretagne, par exemple, où, dans le cadre des premières lois de décentralisation de 1983, la région a bénéficié du transfert de compétence. Elle a confié la gestion des voies à des départements ou syndicats regroupant des collectivités locales.

La Compagnie nationale du Rhône (CNR)

CNR est une société anonyme détenue à 50,05% par l'État et dont le capital est structuré autour de 3 pôles : Suez Electrabel (filiale énergie du groupe GDF-Suez), Caisse des Dépôts et Consignations, collectivités locales. Elle a reçu de l'État en 1934 la concession du Rhône pour l'aménager et l'exploiter selon 3 missions solidaires : la production d'hydroélectricité (exploitation de 19 centrales hydro-électriques) ; le développement de la navigation ; l'irrigation et les autres usages agricoles.

La CNR est totalement indépendante d'EDF depuis 2002. L'aménagement du fleuve par la CNR, réalisé principalement entre 1950 et 1980, permet de relier Lyon à la mer Méditerranée et au grand port maritime de Marseille par une voie navigable à grand gabarit de 330 km, équipée d'ouvrages de production hydroélectrique.

En aval de Lyon, de la confluence du Rhône et de la Saône jusqu'à l'écluse de Port Saint-Louis, la Compagnie gère 14 écluses (190 mètres de long x 12 mètres de large) où transitent convois poussés et bateaux fluviaux maritimes.

Les Grands Ports Maritime (GPM)

En France, les ports de commerce les plus importants ou desservant les départements d'outre-mer sont pour la plupart sous la responsabilité de l'État : ils ont le statut de "Grand Port Maritime" qui s'est substitué en octobre 2008 à celui de Port Autonome. Ce sont des établissements publics de l'État ; ils exercent la fonction d'autorité portuaire : régulation et police du trafic maritime dans les zones portuaires et leurs accès, par le biais des capitaineries, aménagements et entretien des infrastructures portuaires (chenaux, digues, écluses, quais, accès routiers et ferroviaires...), gestion et valorisation du domaine portuaire, promotion générale du port, développement de l'offre de service portuaire et des dessertes terrestres ferroviaires et fluviales...

Les GPM sont dotés d'une autonomie financière. Ils sont gérés par un directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance, pour dissocier les missions de contrôle et de gestion. Le conseil de surveillance comprend des représentants de l'État, des collectivités territoriales, de la chambre de commerce et d'industrie

³⁷ Article R. 3113-2 du CGPPP.

³⁸ Article L. 3113-1 du CGPPP.

et du personnel, ainsi que des personnalités qualifiées. Le président du directoire est nommé par décret sur avis conforme du conseil de surveillance, qui nomme directement les autres membres du directoire. De plus, les GPM sont dotés d'un conseil de développement à caractère consultatif qui associe des représentants de la place portuaire, des milieux sociaux et associatifs, et des collectivités locales de proximité.

Les grands ports maritimes sont au nombre de 7 en métropole (Paris, Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) et 4 dans les DOM-TOM (La Guadeloupe, La Martinique, La Réunion, La Guyane).

Les Ports privés

Ces ports sont gérés par des concessionnaires ou des établissements privés, et sont régis par des règlements internes.

Le droit d'usage sur ce même domaine public qui appartient à tous, oblige au respect d'un certain nombre de règles, en particulier en matière de sécurité et de respect de l'environnement, qui sont appliquées et contrôlées par des services ou des personnes dépendant directement de l'état (Service navigation, Brigade fluviale, contrôleurs, éclusiers etc.). Les différents intervenants dans la gestion de ce domaine d'état sont donc multiples, et il n'est pas toujours facile de se repérer. Ces établissements sont par contre bien distincts et n'ont pas les mêmes attributions.

II.2.2 Les services instructeurs et la police de la navigation

Ce sont les services déconcentrés de l'État en matière de navigation intérieure, qui délivrent les documents réglementaires liés aux bateaux (certificats d'immatriculation des bateaux ou leur enregistrement plaisance, certificats de jaugeage, titres de navigation, immatriculation, permis, attestation spéciale « radar » et attestation spéciale « passagers », etc.) nécessaires à la navigation des bateaux de commerce et de plaisance, c'est-à-dire les embarcations destinées à naviguer sur les eaux intérieures³⁹, par opposition aux navires destinés à naviguer en zone maritime⁴⁰.

Les services instructeurs sont répartis sur le territoire (Cf. Annexe 3) à l'intérieur des directions départementales ou régionales. En application des articles R.* 4100-1 et R.* 4200-1 du code des transports, les autorités compétentes sont les préfets de département : de la Loire-Atlantique (DDTM de Loire Atlantique), du Rhône (DDT du Rhône), du Nord (DDTM du Nord), de Paris (DRIEA), du Bas-Rhin (DDT du Bas-Rhin), de la Haute-Garonne (DDT de la Haute Garonne).

Les brigades fluviales, sous la direction du Préfet de Police, ont pour mission de faire respecter la réglementation et de constater les infractions. Elle a également une mission de secours et d'assistance aux personnes et aux bateaux en difficulté.

II.2.3 Les communes

Les communes sont les principales concernées en matière d'urbanisme. Elles sont à présent systématiquement sollicitées pour la création d'emplacements pour les bateaux stationnaires et notamment pour l'habitat flottant.

En effet, l'article L 2124-13 du CGPPP nous précise que : « Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieures à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones.

+En dehors des zones ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux, navires, engins flottants ou établissements flottants nécessaires à l'entretien ou à la conservation du domaine public fluvial ou à la sécurité de la navigation fluviale. »

³⁹ Article L. 4000-3 du Code des transports.

⁴⁰ Article L. 5000-2 du code des transports.

II.2.4 Les associations

Pour faire valoir et reconnaître ce mode d'habitat, des associations existent telles que l' « Association de Défense de l'Habitat Fluvial » (ADHF-F), la « Fédération des Association et Usagers de la Voies d'Eau » (FAUVE), l' « Association Bretonne de Plaisance Fluviale » (ABPF), « Association des Bateaux Logements Fluviaux et Maritimes » (ABLFM), « Association Lyonnaise des Usagers des Voies d'Eau » (ALUVE), etc.

Ces associations se développent sur le territoire français et constituent une importante source d'informations pour de futurs habitants de l'eau. De même, de nombreux forums permettent et facilitent les échanges entre habitants du fleuve, on peut citer : « Aquaforum », « Association domicile fluvial », « Peniche.com », etc.

II.2.5 Les politiques divergentes

Le réseau fluvial présente, comme nous l'avons évoqué précédemment, différentes fonctions de par sa segmentation. Le réseau principal (grand gabarit : bateaux de transports de 1000 à plus de 3000 tonnes), représentant 4 100 km du réseau VNF, sert principalement le transport de marchandises (Seine, canal Saint-Martin, canal Saint-Denis, Rhin, grand canal d'Alsace, canal Dunkerque-Escaut, Moselle, Rhône). Le réseau secondaire, qui s'étend sur 2 600 km sert à l'exploitation saisonnière pour des bateaux à petit gabarit, il est tourné vers la plaisance. La voie d'eau peut également servir d'adduction d'eau non potable tel que c'est le cas pour la ville de Paris.

Le réseau fluvial est aussi animé par les loisirs (nautisme, sports), la production d'électricité (centrales hydroélectriques du Rhône avec la Compagnie nationale du Rhône et le Rhin), etc.

Avec l'essor du tourisme (Canal de l'Ourcq, canal du Midi et Saône), des loisirs et la montée des préoccupations environnementales, les multiples fonctions de la voie d'eau en font plus que jamais un outil d'aménagement du territoire, rural comme urbain. L'eau guide l'urbanisation et peut y contribuer directement par la mise en place de maisons flottantes.

Il faut donc concilier tous ces usages. La navigation commerciale a par exemple la priorité absolue sur les bateaux de plaisance sur le réseau principal. C'est pourquoi des gestionnaires sont mis en place pour définir les politiques d'organisation des voies navigables et optimiser leur gestion.

Ces fonctions attribuées selon les gabarits des voies d'eau, définissent déjà un premier périmètre pour l'habitat flottant. L'habitat flottant semble d'ailleurs constituer une autre fonction, se distinguant du tourisme fluvial par sa forte sédentarité. En effet, pour envisager de vivre sur l'eau et de stationner sa résidence principale, son bateau logement, il faut pouvoir s'amarrer pour une longue durée. Les gabarits conditionnent donc l'accès à certains tronçons fluviaux.

Si certains élus sont satisfaits du stationnement le long de leurs berges, d'autres sont las d'attendre des solutions de régularisation pour les constructions en infraction et en viennent à refuser tout nouveau stationnement. La création de nouvelles zones de stationnement sur le DPF implique donc que les gestionnaires des berges rassurent les élus insatisfaits sur leur capacité à résorber les stationnements irréguliers et à gérer les zones de stationnement existantes. En comptabilisant les zones sur le DPF où :

- le stationnement est interdit car il présente un danger ou une gêne pour la navigation. Le stationnement est notamment interdit à proximité des ouvrages de navigation (écluses, barrages, ponts, etc.)⁴¹,
- les berges occupées par des emplacements réservés au stationnement de courte durée ou réservés à d'autres usages,
- les berges non susceptibles d'être desservies pour un coût raisonnable par une voirie et des réseaux (eau, électricité, assainissement),

La place restante pour les emplacements de longue durée est limitée. En effet, même si habiter sur l'eau attire par son aspect atypique, les habitants recherchent le même confort que sur terre. Ils sont à la

⁴¹ Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Règlement Général de Police. Juin 2016.

recherche de l'accès aux réseaux. Même si des solutions existent pour contrer ce problème, comme nous le verrons en troisième partie de ce mémoire, les politiques actuelles tendent à protéger l'environnement. Ainsi, en acceptant l'occupation du domaine public, les communes et gestionnaires se doivent également d'assurer le bon maintien écologique.

II.3 Le stationnement, les autorisations prennent formes !

II.3.1 Le stationnement sur le DPF

Le stationnement sur le DPF relève de la volonté du gestionnaire de la voie d'eau d'attribuer une portion du domaine au stationnement de bateaux logements. Cependant, l'avis des communes doit être pris en compte par les gestionnaires comme le stipule l'article L 2124-13 du CGPPP. Le stationnement sur les eaux domaniales d'une durée supérieure à 21 jours, est soumis, comme toute occupation du domaine public, à la délivrance d'une autorisation. Dans notre contexte, elles sont appelées Convention d'Occupation Temporaire (Cf. Annexe 4) et doivent être demandées au gestionnaire de la voie d'eau concernée. Comme le stipule son titre, la COT confère un statut précaire à son propriétaire. En effet, l'occupation privative du domaine public ne peut constituer une appropriation des lieux par le propriétaire qui ne peut s'y établir qu'à titre temporaire.

Les parties du DPF où le stationnement des bateaux-logements peut être autorisé sont strictement délimitées. Les plans des zones de stationnement supérieur à un mois peuvent être consultés auprès des subdivisions territoriales de VNF ou des autres gestionnaires. Ces plans précisent les motifs d'interdiction déterminés par les textes de police en vigueur (RGP et RPP) ou dictés dans l'intérêt de la navigation et de l'exploitation du fleuve par les gestionnaires.

Ces plans traduisent également les prescriptions d'urbanisme, de sécurité publique et les droits des tiers qui peuvent s'opposer au stationnement de bateaux. Des cahiers des charges particuliers peuvent être élaborés, tel que l'évoque le règlement fixant les conditions d'occupation privative du domaine public fluvial par des bateaux logements et des bateaux de plaisance à usage privé, approuvé par le conseil d'administration de « Voies Navigables de France » le 29 mars 2012. Ils sont réalisés en concertation avec les communes et les autres parties intéressées afin de préciser les conditions d'installation des bateaux les mieux appropriées à l'environnement local. Certains cahiers des charges prescrivent des dispositions architecturales et urbaines, il s'agit en général des prescriptions concernant des sites inscrits ou classés.

La demande de places de stationnement sur le domaine public fluvial en Ile-de-France est largement supérieure à l'offre disponible. A titre indicatif, 8 places ont été attribuées en 2009, 10 en 2010 et 15 en 2011⁴². Aussi, une liste d'attente est en vigueur afin de réguler la demande grandissante de places face à une offre faible. Les emplacements sur le DPF sont très prisés, des listes d'attente sont donc mises en place. Les emplacements disponibles sont attribués sur la base de plusieurs critères, notamment la date d'inscription sur la liste d'attente, la conformité du bateau à la réglementation et les compatibilités techniques. Pour attendre la place désirée, les habitants peuvent trouver une place en dehors des grandes villes ou dans un port privé.

Si à l'achat de l'habitat flottant un emplacement peut être accordé, les formalités permettant d'obtenir une COT doivent être remplies sous 3 mois.

Pour développer le potentiel d'emplacements, il faut que les communes soient d'accord, et que la création d'emplacements nouveaux soit économiquement viable. La définition de la vocation de la zone (logement, activité, etc.), du programme des ouvrages à réaliser et des services à assurer (ordures ménagères, eau, électricité, desserte postale, stationnement des véhicules, etc.), doit être faite par le gestionnaire de la voie navigable, après concertation avec les communes concernées.

⁴² VNF, Direction territoriale Bassin de la Seine. *Liste d'attente en Ile de France*. Disponible sur < <http://www.bassindelaseine.vnf.fr/liste-d-attente-en-ile-de-france-r253.html> > (Consulté le 27/04/18).

II.3.1.1 La Convention d'Occupation Temporaire

II.3.1.1.1 Les principes de la COT

L'affectation du DPF à l'usage du public implique la liberté d'utilisation du domaine de la part du public, dans le respect des autres usagers, de l'environnement et de la réglementation en vigueur. Les biens du domaine public doivent être utilisés conformément à leur affectation à l'utilité publique⁴³. Aucun droit d'aucune nature ne peut être consenti s'il fait obstacle à cette affectation.

En application de ce principe, toute occupation ou utilisation, excédant le droit d'usage appartenant à tous (liberté de circulation, d'accès...), doit faire l'objet d'une demande, déposée auprès du gestionnaire du domaine, donnant lieu ou non à une autorisation qui est susceptible d'être soumise au paiement d'une redevance.

Un bateau logement ou un établissement flottant ne peut en aucun cas être vendu avec son emplacement du fait de l'inaliénabilité du DP⁴⁴. Ainsi, les habitants du DPF ont un statut précaire. À tout moment, l'administration peut demander à récupérer l'emplacement mis à disposition.

II.3.1.1.2 La redevance

La redevance est une somme versée par un usager d'un service, considérée comme « la contrepartie du droit d'occupation ou d'utilisation privative ainsi accordé » (CE, 31 mars 2014, Cne Avignon, n° 362140.). Ainsi, seuls les usagers paient la redevance. Le montant est proportionnel au service rendu. Le produit récolté sert uniquement ce service.

La redevance est calculée sur la base d'une grille tarifaire adaptée aux différents usages (occupation, prise d'eau, péage de navigation, usage économique ou non, utilisation d'équipement mis à disposition sur le quai...). Celle-ci est due annuellement. Le paiement de la redevance est justifié par le bénéfice que l'utilisateur tire d'une occupation ou d'une utilisation « privative » du domaine et n'appelle, en contrepartie, aucun service de la part du gestionnaire du domaine.

Les autorisations d'occupation temporaire (AOT) permettent au demandeur d'occuper le domaine et d'y exercer un usage particulier dit « privatif ». Ce sont des documents administratifs qui fixent les dispositions que le gestionnaire peut juger nécessaires pour assurer notamment la conservation du domaine, la sécurité des personnes et la protection de l'environnement (vis-à-vis notamment des espaces naturels protégés).

Les autorisations d'occupation et d'utilisation du DPF sont précaires, c'est-à-dire limitées dans le temps⁴⁵, et révocables, c'est-à-dire qu'elles peuvent être retirées à tout moment. Le retrait de l'autorisation avant le terme prévu peut donner lieu à indemnisation dans les conditions prévues par l'article L.2122-9 du CGPPP.

Lorsque l'autorisation arrive à échéance, ou si elle est résiliée ou révoquée, le domaine public fluvial doit alors être remis dans son état initial. Le titulaire de l'autorisation doit alors procéder, ou faire procéder à ses frais, au retrait des installations et de tous matériaux ou dépôts sur le domaine, ainsi qu'au démontage des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier.

Il en est ainsi sauf disposition contraire prévue dans l'autorisation d'occupation, en cas de reprenneur ou de renoncement de l'autorité compétente à la destruction (CGPPP, art. L.2122-9).

Le titulaire de l'autorisation dispose d'un droit qui lui confère les prérogatives et les obligations du propriétaire pendant la durée de l'autorisation (CGPPP, art. L.2122-6), à échéance de l'autorisation, l'installation peut être maintenue avec l'accord du propriétaire du domaine public, mais elle sera alors intégrée au domaine. Elle reste susceptible de faire l'objet de nouvelles autorisations pour des usages particuliers.

Outre l'autorisation du gestionnaire du DPF, les aménagements, constructions ou interventions peuvent être soumis à d'autres autorisations (notamment au titre de la loi sur l'eau, du Code de l'urbanisme,

⁴³ Article L. 2121-1 du CGPPP.

⁴⁴ CE, 1^{er} mars 1989, Bérou, n°71140.

⁴⁵ Article L. 2122-2 du CGPPP.

des risques d'inondation ou de la préservation des espèces protégées), surtout s'il s'agit d'aménagements importants. C'est l'État qui délivre ces autorisations au titre de ses missions de police.

Ainsi, pour pouvoir amarrer son habitation sur le DPF, il faut faire une demande d'autorisation d'occupation du domaine public matérialisée par l'obtention de la convention d'occupation temporaire (COT). Cette demande s'effectue auprès du gestionnaire de la voie sur laquelle on souhaite stationner.

Pour la validation de la demande, les organismes essaient de trouver un juste milieu entre la navigation (touristique ou économique avec le transport de marchandises) et le stationnement à long terme pour l'habitation.

L'article 2124-13 du CGPPP nous précise que : « Les zones d'occupation du domaine public fluvial supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peuvent être délimitées par le gestionnaire de ce domaine qu'après accord du maire de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent ces zones.

En dehors des zones ainsi délimitées, aucune occupation supérieure à un mois par un bateau, un navire, un engin flottant ou un établissement flottant ne peut être autorisée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux, navires, engins flottants ou établissements flottants nécessaires à l'entretien ou à la conservation du domaine public fluvial ou à la sécurité de la navigation fluviale. »

Le statut de l'habitat flottant est donc précaire sur le domaine public. Dans un souci d'intérêt général, les activités d'une voie d'eau peuvent être amenées à évoluer et le but de ce renouvellement est de pouvoir facilement libérer les berges au besoin. Le stationnement temporaire est autorisé là où il n'est pas interdit. Les lieux de stationnement interdits sont spécifiés sur les cartes marines et autres documents officiels. L'objectif d'origine des COT n'est pas de mettre un frein aux libertés des plaisanciers mais d'éviter la privatisation du bien public au seul profit de quelques-uns.

II.3.2 Le stationnement sur les plans d'eaux privés

Pour stationner son logement flottant en France, les plans d'eau privés semblent être les plus propices. En effet, la situation présente l'avantage que le propriétaire de l'habitat flottant est également propriétaire du fonds (lacs, étangs), limitant les problématiques quant à celles rencontrées sur le domaine public (emplacement limité dans le temps, multiples interlocuteurs, etc.). Toutefois, ces habitats sont encore à leurs balbutiements et les administrations ne savent pas comment les intégrer ou les prendre en compte en matière d'urbanisme.

Ainsi, à défaut de réglementation propre, les sociétés de commercialisation de maisons flottantes demandent aux futurs propriétaires d'entamer des démarches semblables à celles des propriétaires des bateaux. De cette manière, ils s'assurent de l'accord des communes principaux acteurs de l'urbanisme. (Cf. annexe 5)

La construction doit posséder un certificat d'immatriculation, un titre de navigation, un certificat d'expertise de la coque établi par un expert agréé datant de moins de 10 ans et d'une assurance en cours de validité. C'est ce que propose « Aquashell », « Une maison sur l'eau » et d'autres sociétés comme « Bungafлот », sur le territoire français métropolitain et dans les DOM TOM.

Pour accompagner la décision des administrations, les concepteurs de maisons flottantes voguent aujourd'hui vers des procédés de construction de maisons flottantes écologiques. Les maisons flottantes sont présentées comme des projets respectueux de l'environnement, déplaçables, autonomes, ne nécessitant aucune modification majeure du site d'implantation.

Les problèmes apparaîtraient avec la nécessité de relier ces constructions aux réseaux. Les communes seraient confrontées à la demande du raccordement de leur habitat qui engendrerait des frais importants. Les demandes d'autorisation pour mettre en place des maisons flottantes pourraient être refusées.

En seconde partie de ce mémoire, nous reviendrons sur les problématiques d'intégration de tels projets à l'urbanisme.

II.3.3 Le stationnement sur les plans d’eaux privés des collectivités.

Face à l’augmentation des demandes d’emplacement pour de l’habitat flottant sur leurs lacs ou étangs, les communes ont également suivi la démarche.

A titre d’exemple, en Gironde, sur les lacs Médocains, le SAGE tient compte de l’habitat flottant⁴⁶. Les lacs d’eau douce de Carcans-Hourtin et Lacanau en font notamment partie. La portée juridique du SAGE est précisée à l’article L 212-5-2 du code de l’environnement, « le règlement et ses documents cartographiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l’exécution de toute installation, ouvrage, travaux ou activité mentionnés à l’article L 214-2 du code de l’environnement. »

Dans l’enjeu des activités et loisirs liés à l’eau, le SAGE stipule qu’il faut tenir compte de la qualité des eaux et des zones humides. Pour ce faire, une des dispositions du SAGE prévoit de limiter et de contrôler la fréquentation des bateaux à moteur sur les lacs et de réglementer les bateaux habitables. Ainsi, la police de navigation sur les lacs est réglementée par des arrêtés préfectoraux qui définissent les conditions d’utilisation des plans d’eau (temps, espace, etc.). Les objectifs seront alors de contingerer strictement le nombre de bateaux à moteurs / habitables et leur localisation sous forme d’un observatoire et de créer des stations de vidange pour les eaux noires dans les ports et interdire la vidange des eaux noires, prévoir la récupération des déchets.

Ainsi, pour le lac de Lacanau, l’arrêté préfectoral du 25 mai 2012 précise en son article II, que sont interdites sur toute la surface du plan d’eau de Lacanau « la pratique du camping nautique et la résidence à bord de toutes embarcations sur l’ensemble du plan d’eau ». De même, le mouillage permanent est interdit.⁴⁷ Les zones de stationnement autorisées sont bien définies, mais le stationnement ne peut y être que temporaire et régi par le règlement particulier communal.

Sur le lac de Carcans-Hourtin, l’arrêté préfectoral du 1^{er} septembre 2014 prévoit que sont interdites sur toute la surface du plan d’eau « la pratique du camping nautique et la résidence à bord de toutes embarcations sur l’ensemble du plan d’eau. Tous les bateaux présentant un caractère habitable évoluant sur le lac doivent faire l’objet d’une autorisation spéciale renouvelable chaque année par la mairie concernée, et dans laquelle le propriétaire ou l’utilisateur s’engage à ne pas pratiquer le camping nautique sur le plan d’eau. »

Même si les règlements particuliers issus des arrêtés préfectoraux laissent envisager la possibilité d’habiter sur l’eau avec une autorisation spéciale, elle ne peut être que temporaire. De plus, les arrêtés ne précisent pas les modalités de gestion des déchets de ses bateaux.

L’habitat flottant tend à être pris en compte sur les plans d’eau, mais à défaut d’une réglementation adéquate et de recul sur ce mode d’habitat, les communes restreignent les accès et limitent de la sorte l’impact sur l’environnement. Toutefois, ces dernières peuvent y voir un intérêt économique et touristique. C’est le cas par exemple au village de Pressac, un camping dans le département de la Vienne. Le camping a été mis en place à l’initiative de la commune et propose des séjours flottants de courtes durées dans des structures dépourvues d’électricité ou de raccordement aux réseaux.

Les eaux privées semblent être les plus propices au développement de l’habitat flottant surtout du fait qu’il peut s’y établir pour des durées indéterminées après l’accord de l’administration. L’habitat flottant présente également un attrait touristique bénéfique à l’économie d’une commune.

II.3.4 Le stationnement dans les ports

Les ports appartiennent en principe à la personne publique. Les collectivités locales ont cependant, vu leurs compétences, évolué notamment en matière de gestion. Les lois de décentralisation, notamment celles dites Defferre, du 7 janvier et du 22 juillet 1983 posent les principes de répartition de ces compétences. La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) vient elle aussi modifier l’attribution des compétences réparties entre les collectivités.

⁴⁶ Commission locale de l’eau. « SAGE et DOCOBs Natura 2000 des Lacs Médocains ». Mars 2013.

⁴⁷ Préfet de la Gironde. Arrêté portant règlement particulier de police de la navigation sur le plan d’eau de LACANAU. 25 mai 2012.

Ainsi, la gestion des ports en France peut s'effectuer en régie ou être concédée à des sociétés privées ou des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). Les CCI sont des établissements publics à caractère administratif placés sous la tutelle déconcentrée de l'Etat, donc du Préfet.

Les sociétés privées s'approprient ainsi pendant une certaine durée (durée de la concession) une partie du domaine public fluvial, qu'elles peuvent exploiter. Dans un port, on peut donc trouver différents moyens d'habiter. Il peut s'agir de location, de droit d'usage ou d'amodiation.

L'amodiation

Lorsqu'on « achète » un poste d'amarrage, on achète en fait dans la majorité des cas, des actions dans la concession privée du port de plaisance, qui confèrent au bénéficiaire le statut d'« amodiatore » ou de « locataire » par le biais d'un bail, d'un poste d'amarrage à quai qui lui donne le droit de jouissance de cette place de port jusqu'à la fin de la concession. En effet, le domaine public reste imprescriptible et inaliénable.

Ainsi, ces droits de jouissance sur des places de port peuvent être conservés pour s'assurer un emplacement sur un quai pour y amarrer un bateau dans la durée. On peut également revendre ces droits à d'autres personnes ou encore investir et s'assurer le revenu locatif de la place sur plusieurs années.

Autrement dit, le terme « amodiation » concerne le droit concédé à un particulier ou à une société à utiliser une partie du domaine public pour une période déterminée. Plus exactement, appliquée aux plaisanciers, l'amodiation consiste à acheter des parts de la société de gestion d'un port privé.⁴⁸

La location

Des contrats de location peuvent aussi être envisagés pour une durée annuelle. Une redevance sera demandée. Un écrit doit constater l'autorisation privative de domaine public, contrat synallagmatique ou acte unilatéral de l'autorité chargée de la gestion du port de plaisance. Le tarif de location (redevance d'usage) est défini dans une annexe au contrat de concession et est affiché au port.

L'utilisation du ponton de courte durée ne donne pas lieu à la délivrance d'un titre et concerne les plaisanciers de passage ou en escale, de quelques heures à un mois, selon les cahiers des charges. L'usager n'a pas à justifier d'une qualité particulière, n'a pas vocation à amarrer son bateau en permanence et doit acquitter un droit de port comprenant la redevance d'équipement des ports de plaisance, conformément à l'article R. 211-1 du Code des ports maritimes.

La copropriété

A Vigneux dans le département de l'Essonne (91), se trouve un port en copropriété⁴⁹. La darse privée est transformée en port de plaisance au début des années 90 puis en copropriété privée en 1993, de 95 places pour 65 propriétaires. Port premier est une annexe hydraulique de la Seine, ancienne sablière privée comme toutes les darses en Essonne. C'est un milieu de biodiversité que les habitants tentent de préserver par une renaturation de ses berges. Le port est une infrastructure portuaire qui ne possède ni terrain hors d'eau, ni construction mais uniquement des berges en zone inondable, naturelle et sensible. Ce sont ces conditions qui sont à l'origine d'un litige entre le syndic et la mairie. En 2012, la justice précise que le port ne peut pas prétendre au statut de copropriété puisqu'il ne possède pas de bâtiments sur du terrain, tel que le prévoit la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis. Cette situation juridique complexe a mené l'affaire jusqu'à la Cours d'Appel de Paris dont le délibéré s'est fait en janvier 2018. La constitution d'une ASL (Association Syndicale Libre) reste la seule solution pour que Port Premier retrouve un cadre juridique stable et un statut en dehors de l'indivision, en particulier pour permettre la vente des emplacements.⁵⁰

En 2012, les propriétaires se défendaient contre le syndicat des copropriétaires qui était tenu par le propriétaire majoritaire (49% des parts) « Perle Tropicale » au titre que les habitations flottantes ne sont pas des bateaux. Cette affaire montre une fois encore la difficulté de gestion qui s'établit autour de l'habitat

⁴⁸ Jérôme Heilikman, LEGISPLAISANCE. *Juridique – ports de plaisance et plaisanciers : police portuaire, environnement, location, amodiation et fiscalité*. 23 mars 2015. Disponible sur < www.actunautique.com > (Consulté le 02/05/2018).

⁴⁹ A Vigneux-sur-Seine, la copropriété flottante prend l'eau. Le Parisien. 25 mai 2015. Disponible sur < <http://m.leparisien.fr/vigneux-sur-seine-91270/a-vigneux-sur-seine-la-copropriete-flottante-prend-l-eau-25-05-2015-4801191.php> > (Consulté le 16/05/18).

⁵⁰ Une copropriété au Port Premier à Vigneux (Essonne). Disponible sur < <http://portpremier.wixsite.com/portpremierenfete/port-premier> > (Consulté le 16/05/18).

flottant pour lequel on tente d'appliquer les mêmes modalités de gestion que celle pour des bâtiments juridiquement reconnus.

II.3.5 L'accès à son logement flottant

Lorsqu'on habite sur l'eau, se pose également la question de l'accès à son bateau logement. Sur le domaine public, l'accès peut se faire en utilisant :

- Les voies publiques (voies communales, chemins ruraux, etc.),
- Les servitudes de halage et de marchepied⁵¹, pour le gestionnaire du domaine, les pêcheurs et les piétons,
- Les chemins et voies privées (ex. chemins d'exploitation), sauf désaccord des propriétaires.

La circulation de véhicules terrestres à moteur est interdite dans le DPF, comme dans tous les autres espaces naturels en dehors des voies classées dans le domaine public routier de l'État, des départements et des communes, des chemins ruraux et des voies privées ouvertes à la circulation publique des véhicules à moteur (C. env., art. L.362-1). L'accès d'embarcations à la rivière peut se faire par le biais de cales aménagées qui ponctuent le domaine. Certains particuliers ou usagers de la rivière disposent d'accès à la rivière particuliers (escaliers, pontons, estacades...). Ces installations sont soumises à demande d'autorisation d'occupation temporaire du DPF et donnent lieu à la perception d'une redevance⁵².

L'installation est également susceptible d'être concernée par d'autres réglementations (relatives aux risques d'inondations (PPRI), à l'urbanisme...) et doit alors également être autorisée par les services de l'État (DDTM) ou de la collectivité compétente dans le domaine de l'urbanisme. L'autorisation d'occupation du domaine public fluvial qui est délivrée aux occupants du domaine, leur impose d'entretenir leur installation et ses abords. Aussi, si un arbre menace une installation c'est au propriétaire de cette installation qu'il revient de procéder à son abattage ou à son élagage, après toutefois l'avoir signalé et avoir obtenu l'autorisation du gestionnaire.

Nous venons de voir que l'habitat flottant n'est pas un meuble comme les autres. La formalité administrative d'enregistrement ou d'immatriculation a pour conséquence de le localiser fictivement au lieu de cette immatriculation. Pourtant cette formalité, engendre l'application d'un régime de droits réels et de saisie différent. L'absence de mention au sein de la réglementation ne signifie pas que ce type d'hébergement est totalement libre et peut être réalisé dans n'importe quelle condition. Malgré ces distinctions qui rendent la gestion de l'habitat flottant difficile aux yeux de l'administration, un véritable marché de l'habitat flottant prend place en France.

Les possibilités de lieu de stationnement et la multiplicité des acteurs complexifient la mise en place de l'habitat flottant en France. Les politiques en vigueur varient considérablement d'une commune concernée à une autre. Il est important de définir les réglementations auxquelles l'habitat flottant doit se soumettre. De cette façon, nous pourrions comparer les normes de construction de l'habitat classique, terrestre à celles de l'habitat atypique flottant.

⁵¹ Articles L 2131-2 à L 2131-6 du CGPPP.

⁵² Article L 2125-1 du CGPPP.

Stationnement	Lac/étang		DPF	Dans un port
	Privée	Publique		
Propriété du fonds			Publique	Publique
Type d'habitat flottant	Principalement EF	Bateau ou EF	Bateau ou EF	Bateau ou EF
Interlocuteurs	Commune	Gestionnaire : en principe, la commune	Gestionnaire : VNF, CCI, CNR, EPIDOR, GPM, etc.	Gestionnaire : CCI, collectivités territoriales, port privé, etc.
Documents nécessaires	Conformité aux dispositions prévues par le code des transports (immatriculation, titre de navigation) et validation par les services instructeurs	Conformité aux dispositions prévues par le code des transports (immatriculation, titre de navigation) et validation par les services instructeurs	Conformité aux dispositions prévues par le code des transports (immatriculation, titre de navigation) et validation par les services instructeurs	Conformité aux dispositions prévues par le code des transports (immatriculation, titre de navigation) et validation par les services instructeurs
Type d'autorisation	Autorisation écrite de la mairie	- Autorisation écrite selon les dispositions prévues aux RGP et RPP - COT	COT	Contrat de location ou d'amodiation
Taxes/impôts	Impôts locaux	- Impôts locaux - Redevance	- Impôts locaux - Redevance	- Impôts locaux - Redevance

Tableau 2 - Tableau de synthèse des types d'autorisations délivrées actuellement selon l'emplacement convoité.

III L'analyse et les principaux enseignements d'un projet d'habitat flottant en Gironde

Une personne souhaitant aménager sa péniche peut faire appel aux compétences techniques du géomètre pour établir un état des lieux, un plan. C'est dans ce contexte que nous avons pu réaliser les plans d'une péniche et proposer, en collaboration avec un cabinet d'architecte ARTHUR ROSE, l'aménagement d'une péniche Freycinet en habitation. Les recherches juridiques effectuées jusque-là et les témoignages d'habitants ou experts fluviaux sur les aspects techniques à respecter ont été un apport très intéressant pour envisager cet habitat flottant. L'objectif de la démarche était de réhabiliter une péniche marchande en péniche habitable. Cette opportunité présentait également l'avantage de se situer sur la Garonne à l'entrée de l'estuaire de la Gironde, au sein de la circonscription du Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB).

GPMB

A Bordeaux, le GPM est gestionnaire sur toute la circonscription du port, c'est-à-dire, jusqu'au pont François Mitterrand. Cependant, GPMB n'ayant pas l'utilité des quais situés après le hangar 15 du quai des marques, ils ont été confiés par transfert de gestion à Bordeaux Métropole. Bordeaux Métropole ne souhaite pas développer l'habitat flottant, mais favoriser le tourisme fluvial. Aussi, il n'y a pas d'emplacement dédié au stationnement de longue durée pour l'habitat flottant le long de la Garonne, du hangar 15 au pont François Mitterrand. Le pont marque la limite transversale de la mer (LTM) et donc la limite entre le DPF et le DPM. Après le pont, VNF a la charge de la voie d'eau. Au port de Bègles, un habitant d'établissement flottant nous explique que l'on trouve cette fois, des emplacements dédiés.

Le Grand port maritime de Bordeaux⁵³(Cf. Annexe 6) qui s'est substitué au Port autonome depuis la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, a pour missions, dans les limites de sa circonscription, de veiller à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence. Il est chargé de : l'aménagement, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ; la police, la sûreté et la sécurité ; la gestion et la préservation du domaine public et des espaces naturels dont il devient propriétaire (hormis le domaine maritime et fluvial) ; la construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire ; la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ; l'aménagement et la gestion de zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ; la promotion générale du port. La loi prévoit que les GPM n'ont plus vocation à exercer les missions d'exploitation des outillages ; ces derniers devront être cédés à des opérateurs manutentionnaires. En parallèle, les GPM pourront créer des filiales pour continuer à assurer des travaux de maintenance.

La participation aux « Rencontres du tourisme fluviale » le 1^{er} et 2 février 2018, a été l'occasion de prendre contact avec les protagonistes de l'habitat flottant : « Une maison sur l'eau » constructeur de maisons flottantes, Bordeaux Métropole, des architectes navals et VNF. Par la suite, les gestionnaires du pôle foncier du GPMB et un habitant du port de Bègles ont apporté des éléments complémentaires.

Dans ces conditions et selon les témoignages recueillis, nous allons observer le processus actuel de mise en place d'un logement flottant sur la Garonne, de sa réhabilitation à son intégration à l'urbanisme, tout en tenant compte de l'environnement. Ce mode de vie dépend de la réglementation des bateaux requérant malgré tout de répondre aux conditions techniques, urbanistiques, et environnementales en vigueur. Nous verrons que la jurisprudence vient apporter quelques précisions sur l'application des règles, sans pour autant qu'elles soient véritablement appliquées.

III.1 Réaménager un bateau de marchandise en bateau-logement

Nous allons d'abord observer le DPF en Gironde et voir quels textes réglementaires le régissent et le ponctuent. Le plan des limites administratives comprises dans la circonscription du GPMB nous présente la situation sur l'estuaire et l'embouchure de la Garonne (Cf. Annexe 6). Ainsi, la limite entre le DPM et le DPF se situe entre la Pointe de Suzac, à Saint Georges de Didonne (17) et la Pointe de Grave, au Verdon-sur-mer (33). Il s'agit de la LTM.

La circonscription du port s'étend du pont François Mitterrand sur la Garonne jusqu'à la bouée d'entrée au port (bouée d'atterrissage) située à 12 milles des côtes. A l'intérieur du périmètre, encadré par la LTM et le pont François Mitterrand, on trouve 7 autres ports régis par GPMB. Les autres ports, plus petits ont été transférés en gestion au conservatoire du littoral. Ces 7 terminaux permettent l'acheminement pour différents secteurs d'activités. Le terminal du Verdon permet, par exemple, la réception de colis lourds mais aussi l'implantation d'activités industrielles par exemple liées au domaine éolien. Celui de Bassens est un pôle dédié au trafic multivrac (industriels, céréales, etc.).

La limite de salure des eaux se trouve au Bec d'Ambes. La limite des affaires maritimes est constituée par le pont de Pierre à Bordeaux comme le montre la carte ci-dessous (Cf. Figure 10). Ce pont est en effet le premier obstacle à la navigation. En aval du pont, il s'agira de la navigation maritime et en amont, de la navigation fluviale. Il faut alors posséder le permis bateau adéquat, délivré par les services instructeurs de la DDTM de Toulouse.

⁵³ Bordeaux port. *Gouvernance et organisation*. Disponible sur < <http://www.bordeaux-port.fr/fr/gouvernance-et-organisation> > (Consulté le 02/05/18).

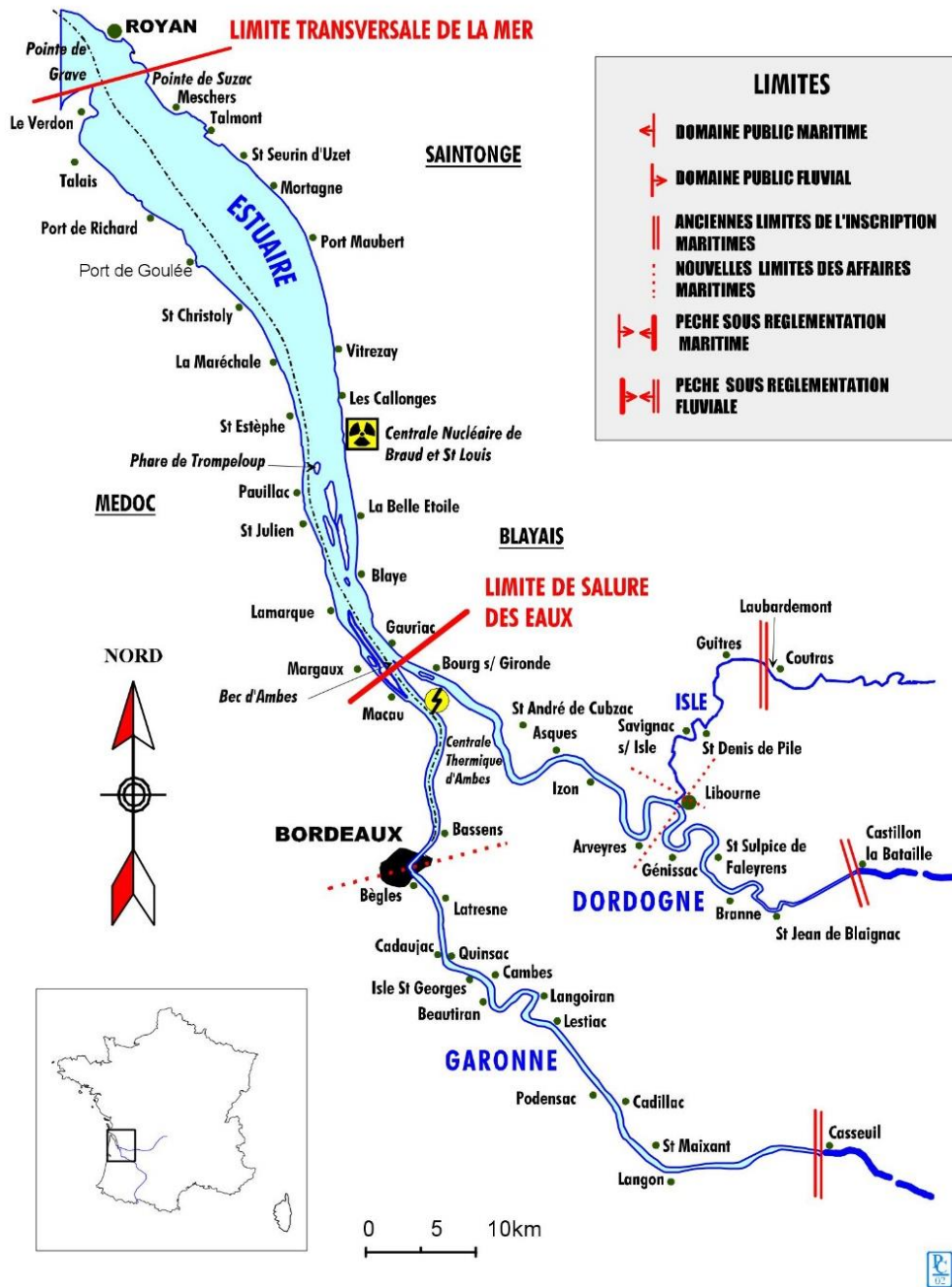


Figure 10 - Carte de la Gironde et de ses limites administratives et de ses principaux ports.
 Source : <http://www.ifremer.fr/indicang/boite-bassins-versants/pdf/site-atelier-gironde-rapport-3-5.pdf>

III.1.1 Les réglementations à respecter

III.1.1.1 La détention d'un permis de navigation

Pour pouvoir naviguer en mers ou sur les eaux intérieures, le pilote du bateau doit être en possession d'un permis bateau. Il faut choisir le permis selon les dimensions du bateau et les lieux de navigations envisagés. Le tableau ci-dessous présente les différents permis :

	Permis	Lieu de navigation	Quels bateaux ?
Naviguer en eaux intérieures ⁵⁴	Permis plaisance option eaux intérieures	Obligatoire pour conduire certains bateaux à moteur sur les rivières, lacs et canaux. On parle aussi de permis fluvial.	- puissance motrice de plus de 4,5 kilowatts, - moins de 20 mètres.
	Extension grande plaisance du permis bateau (plaisance) eaux intérieures	Obligatoire pour conduire des bateaux de 20 m et plus, sur les rivières, lacs et canaux. On parle aussi d'extension grande plaisance fluviale.	- puissance motrice de plus de 4,5 kilowatts, - 20 mètres et plus.
Naviguer en mer ⁵⁵	Permis bateau de plaisance option côtière	Obligatoire pour conduire un bateau de plaisance à moteur en mer et sur les lacs ou plans d'eaux fermés jusqu'à 6 milles d'un abri, soit environ 12 kilomètres. Un permis n'est pas nécessaire en revanche pour piloter un voilier en mer.	- puissance motrice de plus de 4,5 kilowatts.
	Extension hauturière	Pour naviguer en mer à une distance illimitée des côtes ou d'un abri, et sur les lacs ou plans d'eaux fermés, il est nécessaire d'obtenir l'extension hauturière. L'extension hauturière est délivrée par le préfet. Des sanctions sont prévues notamment en cas d'imprudence grave.	- puissance motrice de plus de 4,5 kilowatts ; - de jour comme de nuit.

Tableau 3 - Les différents permis de navigation délivrés en fonction du lieu de navigation.

Source : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N550>

III.1.1.2 Les règles liées à la navigation à respecter

Outre l'obtention du permis, pour naviguer en eaux intérieures, il est obligatoire de respecter les règles en vigueur. Dans l'estuaire de Gironde, la navigation est réglementée par⁵⁶ :

- le Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer (RIPAM). C'est une convention internationale établie en 1972 qui a pour but de fixer les règles de priorité entre les navires,
- le RGPMI établi par décret en Conseil d'état. Il prescrit les règles en matière de sécurité, de conduite, de stationnement, de signalisation, des documents de bord obligatoires, etc. Il reprend les textes de références tels que le Code des Transports, la Loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France, des décrets, arrêtés et circulaires relatifs : Marques et échelles de tirant d'eau des bateaux, Règles de signalisation visuelle des bateaux et établissements flottants, Règles de signalisation sonore, radiotéléphonie et appareils de navigation des bateaux, etc. En cas de contradiction des 2 textes, c'est le RIPAM qui s'applique,

⁵⁴ Décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis bateau et à la formation à la conduite, et Arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner.

⁵⁵ Article 963 du Code général des impôts ; Décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis bateau et à la formation à la conduite ; Arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner ; Arrêté du 10 avril 2013 relatif à la conduite en mer des véhicules nautiques à moteur embarqués sur des navires de plaisance professionnelle immatriculés au registre international français.

⁵⁶ Arrêté interpréfectoral portant règlement particulier de police de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la GIRONDE, de la GARONNE et de la DORDOGNE, du 25 avril 2017.

- l'arrêté interpréfectoral portant règlement particulier de police (RPP) de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la GIRONDE, de la GARONNE et de la DORDOGNE, du 25 avril 2017, vient préciser ces 2 derniers textes.

En remontant la Garonne, après le pont François Mitterrand, on entre sur le domaine confié en gestion à VNF, sous le RPP des Rivières Girondines comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous (Cf. Figure 11). Lors de la navigation, il faut pouvoir présenter à tout moment les documents de bord obligatoires prévus par le RGPNI⁵⁷, à savoir : le **certificat d'immatriculation**, le certificat de jaugeage pour les bateaux de marchandise, **l'extrait des inscriptions des droits réels** existants sur le bateau, le RGP lui-même et les RPP, un carnet de contrôle des huiles usées, le certificat d'opérateur radio (si le bateau en est équipé), des attestations (chaudières à vapeur, installation gaz liquéfiés, installation électrique, vérification des extincteurs, etc.) s'il y a lieu.

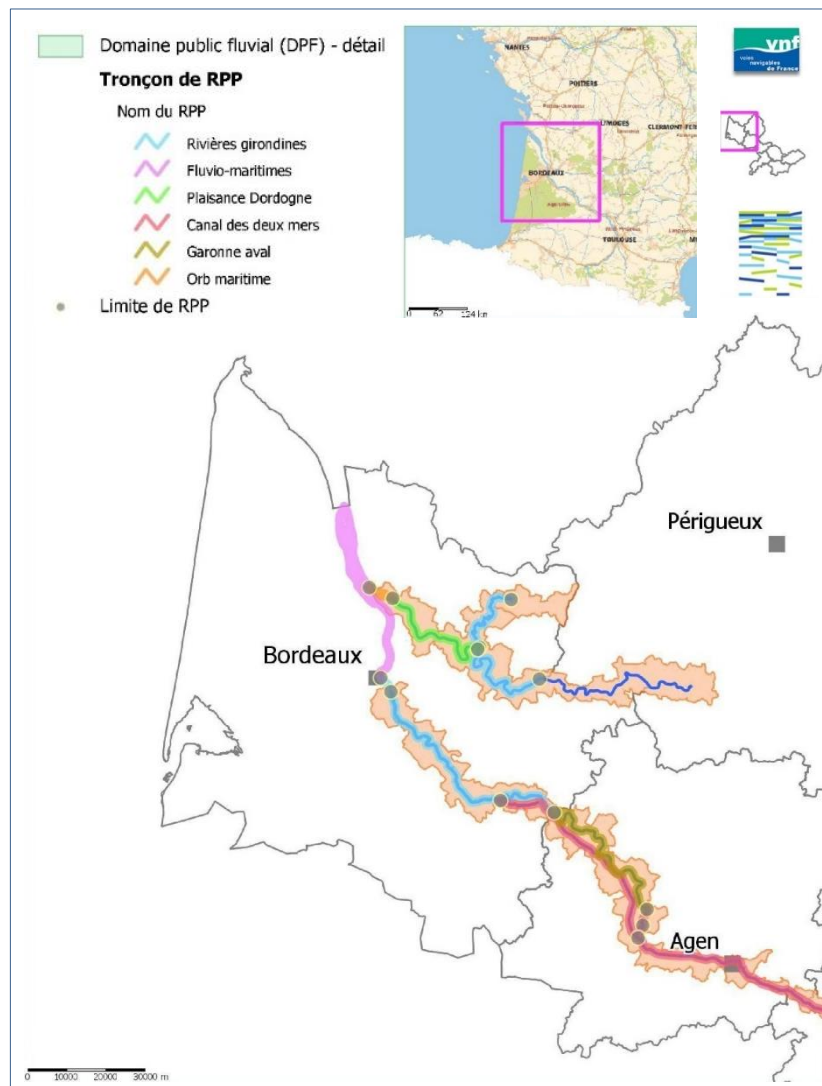


Figure 11 - Carte des RPP ponctuant la Gironde, la Garonne et la Dordogne principalement localisé sur le département de la Gironde.

Source : Carte fournie par VNF, issue de leur base de données SIG interne.

⁵⁷ Article A. 4241-33 du Code des Transports.

III.1.1.3 L'immatriculation du bateau

Le bateau doit ainsi être enregistré ou immatriculé. Ces procédures consistent à attribuer un numéro d'identification au bateau et à identifier le ou les propriétaires associés. En l'application de l'article L 4111-1 du Code des transports, l'immatriculation⁵⁸ est obligatoire pour tout bateau de marchandises dont le port en lourd est égal ou supérieur à vingt tonnes ou tout autre **bateau dont le déplacement est égal ou supérieur à dix mètres cubes**, circulant en France. Il ne peut faire l'objet de plusieurs immatriculations simultanées.

L'immatriculation est effectuée sur un registre tenu par l'autorité administrative compétente de l'Etat, sur lequel figurent les informations relatives aux propriétaires et aux caractéristiques principales du bateau. Elle donne lieu à la délivrance d'un certificat d'immatriculation par l'autorité compétente.

Les **établissements flottants** n'ont pas pour obligation d'être immatriculés mais cela reste à la discrétion du propriétaire. Pour les **bateaux de plaisance**, en dessous des 10 mètres cubes de déplacement, il faut se reporter à la procédure d'enregistrement de plaisance. (Cf. Annexe 7).

III.1.1.4 Le régime de propriété

L'aliénation d'un bateau doit faire l'objet d'un contrat écrit⁵⁹. Tout acte déclaratif de propriété ou de droits réels est rendu public par une inscription sur le registre tenu au greffe du tribunal de commerce du lieu de l'immatriculation. Cette inscription auprès du greffe rend l'acte opposable aux tiers. Les documents ainsi délivrés sont : le certificat d'immatriculation et l'extrait des inscriptions des droits réels sur lequel les hypothèques éventuelles sont mentionnées.

Un manquement à ces obligations est susceptible de sanction pénale selon les modalités prévues au titre IV du livre 1^{er} de la quatrième partie de la partie législative du code des transports. A titre d'exemple, est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait d'appliquer à un bateau un certificat d'immatriculation autre que celui qui a été établi pour ce bateau⁶⁰, sont aussi punies de 9 000 € d'amende les infractions à l'interdiction d'immatriculations multiples⁶¹.

La vente de l'habitat flottant est placée sous le régime fiscal des biens mobiliers. Les plus-values éventuellement réalisées sont taxables. Le guide de l'habitat fluvial vient apporter quelques précisions et conseille de conclure l'achat ou la vente devant un notaire afin d'obtenir toutes les garanties d'un acte authentique. Suite à ces formalités, pour naviguer sur les eaux intérieures il est nécessaire d'obtenir un titre de navigation.

III.1.1.5 Le titre de navigation : certificat communautaire ou certificat d'établissement flottant⁶²

Le titre de navigation permet aux services instructeurs et à l'administration de s'assurer de la conformité du bateau avec les textes en vigueur. Sa délivrance et son renouvellement sont précédés d'une vérification du respect, par le bateau, des prescriptions prévues par voie réglementaire⁶³. Ainsi, pour obtenir un titre de navigation il faut se référer :

- au décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures,
- à l'arrêté du 28 août 2007 relatif à la compétence territoriale des services instructeurs en application des articles 4. 22 et 33 du décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur,

⁵⁸ Arrêté du 15 octobre 2009 relatif aux conditions d'inscription, d'immatriculation et d'apposition de marques extérieures d'identité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures

⁵⁹ Article L 4121-1 du Code des transports.

⁶⁰ Article L 4142-1 du Code des transports.

⁶¹ Article L 4142-2 du Code des transports.

⁶² ADHF-F. *Titres de navigation*. Février 2014. Disponible sur < <http://www.adhf-f.org/titres-de-navigation-18.html> > (Consulté le 21/03/18).

⁶³ Article L 4211-1 du Code des Transports.

- à l'arrêté du 21 décembre 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures,
- aux annexes de l'arrêté du 19 janvier 2009 relatives aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures,
- et à la circulaire du 22 octobre 2009 relative aux conditions de délivrance du certificat communautaire pour les bateaux de plaisance naviguant ou stationnant en eaux intérieures.

Le bateau est ainsi soumis :

- à une expertise de visite à sec, permettant le sondage de la coque et la vérification de l'état des structures,
- à une visite à flot ou dite « visite de conformité » pour la mise aux normes du bateau suivant la réglementation européenne (décret 19 janvier 2009)
- et à la vérification de la conformité gaz (effectuée tous les 3 ans).

La durée de validité des expertises dépend du titre de navigation délivré. Le titre de navigation dépend lui-même : de la catégorie (bateau, établissement flottant), de la taille (longueur ou volume déplacé), de la zone de navigation envisagée (les eaux intérieures nationales sont classées en 5 zones⁶⁴ : 1, 2, 3, 4 ou R).

Le coût de la vérification est supporté par le propriétaire qui devra, par exemple, renouveler l'opération tous les 10 ans pour un certificat communautaire (bateau de plus de 20 m) (Cf. Annexe 8), ou renouveler l'expertise en cas d'une modification importante de la structure du bateau.

III.2 Les Bassins à Flots de Bordeaux, un quartier qui accueille des péniches habitables

III.2.1 Présentation du port de plaisance de Bordeaux

Une fois le bateau et son propriétaire en règle, il reste à choisir l'emplacement sur le DPF dans notre cas. En Gironde, on trouve des Haltes et ports le long de l'estuaire et de la Garonne tels que le montre le plan ci-dessous (Cf. Figure 12).

L'étude de l'habitat flottant s'est portée sur le port de plaisance de Bordeaux, aux Bassins à Flot. Ce site représente environ 160 ha au nord de Bordeaux, entre Garonne et Lac, proche de la ceinture des boulevards, entre les quartiers de Chartrons et de Bacalan. Les Bassins à flot font l'objet d'un Programme d'Aménagement d'Ensemble (PAE) instauré par délibération du 26 mars 2010 entre Bordeaux Métropole (Maître d'ouvrage), la ville de Bordeaux, GPMB, l'agence d'architecture Nicolas MICHELIN et Associés et d'autres acteurs, pour une durée de 15 ans. L'objectif est de créer un quartier mixte d'habitat, de services à la personne, d'activité économique et de loisirs.⁶⁵

⁶⁴ Arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones.

⁶⁵ Bassins à flot, quartier libre de Bordeaux. *Une volonté forte de créer un nouveau quartier*. Disponible sur < <http://www.bassins-a-flot.fr/> > et Bordeaux Métropole. Disponible sur < <http://www.bordeaux-metropole.fr> > (Consultés le 14/04/18).



Figure 12 - Localisation du périmètre du projet des Bassins à Flot à Bordeaux.

Source : <http://www.bassins-a-flot.fr/>

GPMB contribue à l'implantation de l'activité économique et de l'emploi du quartier à travers différents projets. Il gère le site des bassins à flot, où sont disponibles des anneaux permanents, des anneaux de passage, des possibilités de grutage et d'hivernage. L'accueil du port de plaisance est voué à être amélioré et développé. L'objectif sera de permettre l'accueil de 300 bateaux. Actuellement, le bassin à flot n°1, côté Garonne, dispose d'emplacements dédiés au stationnement de péniches habitables. Le projet envisage le déplacement de ces péniches au bassin n°2.

Ainsi, au sein du port, sur les 300 bateaux attendus, 2/3 seront destinés aux bateaux en escale et 1/3 au stationnement annuel (soit environ 180 bateaux). Parmi eux, 80 seront destinés à une activité économique (salle de concert lboat, restaurants, etc.) et une centaine sera acceptée comme bateaux logement. Le « parc à péniches » permet d'accueillir des bateaux de 20 à 50 m de long environ. Les dimensions maximales des autres bateaux de plaisance (en escale) admissibles dans les bassins à flot sont : 2.50 m de tirant d'eau, 5 m de largeur et 20 m de longueur. Pour avoir accès à ces places, une liste d'attente est réalisée.

Notons que le budget du GPMB de 45 millions d'euros par an est constitué des apports de l'Etat (environ 10 millions), des subventions européennes, régionales, etc., des droits de port (marchandise), des redevances issues des autorisations d'occupation temporaire (AOT) et des actions. L'apport des bateaux logements de par la redevance ne constitue qu'une infime partie.

Les bateaux stationnant à l'année et les bateaux en escale se verront obligés de payer une redevance prévue dans le contrat d'occupation. Pour obtenir la place, il faudra présenter les documents, précédemment évoqués, en règle et disposer d'une assurance. Le propriétaire du bateau est seul responsable de tout dommage causé du fait de son bateau. Il a obligation, pour obtenir un emplacement, de souscrire un contrat d'assurance garantissant sa responsabilité civile et celle des tiers, ainsi que le remboursement des frais de renflouement et d'évacuation de l'épave en cas d'échouage de son bateau. Une attestation d'assurance doit pouvoir être présentée à toute demande des services compétents.

“Nous allons également apporter de nouveaux services, correspondant à ce qu’est un port de plaisance moderne. Il y aura ainsi des bases de vidange des eaux grises, de la distribution en eau et électricité pour les bateaux, du wifi et une zone de grutage”, Philippe Rénier, directeur travaux et environnement du port.⁶⁶

III.2.2 Présentation du bateau

Le projet d’aménagement du port est prévu courant 2018. La péniche étudiée se trouve encore au Bassin à Flot n°1. Le bateau est une péniche Freycinet. Ses dimensions sont : 38.5 m de long pour 5.05 m de large.

Un technicien est allé procéder aux mesures de la péniche en vue de sa réhabilitation à l’aide d’un scanner 3D FARO. Pour obtenir un nuage de point sur la totalité du bateau, le scanner a été disposé en plusieurs endroits. Les différents scans sont ensuite assemblés sous un logiciel, en l’occurrence SCENE. Lors du relevé, la péniche était accostée à quai, sur l’eau. Or, les eaux du port sont, de même que sur la Garonne soumis aux variations de marée. De ce fait, les scans réalisés depuis le quai n’ont pas pu être utilisés lors de l’assemblage. L’assemblage s’est donc fait à partir des cibles et surfaces intervisibles entre chaque scan.

L’étape suivante a été de réaliser les plans sur Autocad, à partir des orthophotos générées sous PointCab. A l’état initial, comme le montre le plan ci-dessous (Cf. Figure 13), la péniche est constituée d’une cale et d’une timonerie (cabine du pilote), donnant accès au logement du marinier (chambre, salon, cuisine) et à une salle d’eau. La salle des machines (moteur, chaudière, etc.) se situe sous la cabine du marinier. Lors du lever, elle n’était pas accessible.

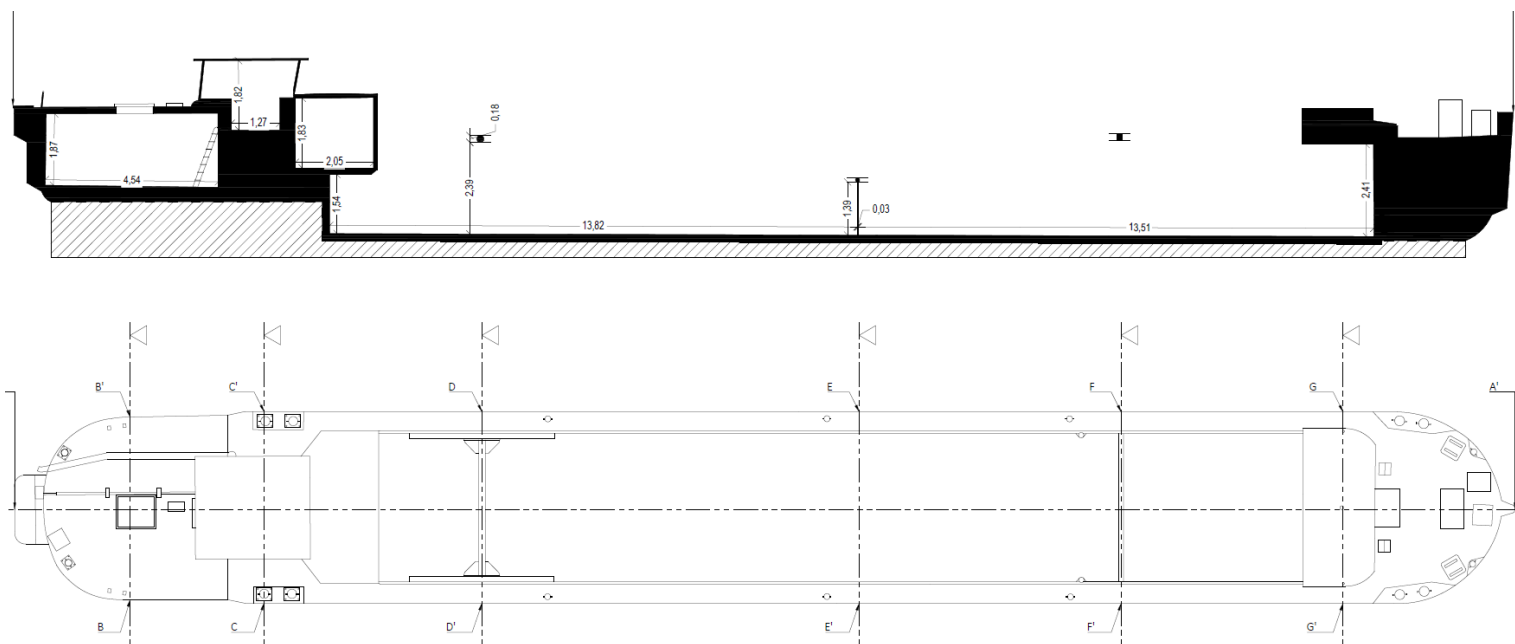


Figure 13 - Plan d'une péniche, type Freycinet, adaptée au transport de marchandises, avant changement de destination.

Source : Léa BREARD

La question est alors de savoir comment peut-on transformer une péniche destinée au transport de marchandises en péniche habitable ?

⁶⁶ Gilles VIDOTTO. *Le réaménagement du port de plaisance de Bassin à flot en 2018*. 27/10/2017. Disponible sur < <https://www.bordeauximm9.com/reamenagement-port-plaisance-bordeaux> > (Consulté le 14/04/18).

III.2.3 Transformation de la péniche en logement

Transformer un bateau de commerce en habitation implique d'utiliser l'espace vide de la cale. Il s'agit de suivre les mêmes prescriptions techniques que celles prévues pour l'obtention du titre de navigation. Le texte de référence demeure le décret du 19 janvier 2009. Il transpose la directive européenne 2006-87 CE de 2006 concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de plaisance ou établissements flottants à usage privé de plus de 20 m naviguant en eaux intérieures. Des mesures dérogatoires pour les bateaux et établissements flottants déjà existants sont possibles en référence à l'article 31 du décret du 2 août 2007, qui prévoit la possibilité de délivrer un certificat communautaire à des bateaux ne respectant pas les prescriptions techniques minimales applicables lors du renouvellement de leur titre, si l'absence de ces prescriptions ne constitue pas un danger manifeste pour la navigation.

Le dossier technique lors de l'expertise stipule :

- Informations concernant le bâtiment ou l'établissement flottant : devise, dimensions, année de construction, n° d'immatriculation, catégorie,
- Informations sur l'historique du bâtiment ou de l'établissement flottant : modifications principales subies depuis la construction, dates des visites à sec et des visites à flot,
- Références réglementaires applicables,
- Domaine d'intervention de l'organisme de contrôle dans le cadre de l'expertise concernée,
- Indications détaillées sur la conformité du bâtiment ou de l'établissement flottant aux références réglementaires, sur la base de la liste des domaines détaillée au II de la présente annexe,
- Attestation de conformité par laquelle l'organisme de contrôle s'engage sur la conformité du bâtiment ou de l'établissement flottant à la réglementation qui lui est applicable en matière de sécurité, précisant les éventuels travaux de mise en conformité à réaliser,
- Suivi des réserves éventuelles,
- Attestation de fin de travaux,
- Annexes techniques : plans, photos, résultats des mesures, notes de calculs...,
- Date et signature de l'organisme de contrôle.

L'annexe 1 de l'arrêté du 19 janvier 2009 présente et définit en 1^{ère} partie les différents éléments de composition des bateaux. La partie 2 présente les règles relatives à la construction navale, l'article 2.01 précise d'ailleurs la règle fondamentale : « Les bateaux doivent être construits suivant les règles de l'art. ».

Le bateau doit donc présenter une coque solide et stable pouvant répondre à toutes les sollicitations auxquelles elle est normalement soumise. La solidité doit être prouvée par le calcul. Les salles où sont installées les machines ou chaudières doivent être facilement accessibles pour l'entretien ou le contrôle.

La navigabilité et la manœuvrabilité sont vérifiées par des essais de navigation. La vitesse et la capacité d'arrêt seront notamment vérifiées. La timonerie doit être agencée de telle sorte que l'homme de barre puisse accomplir sa tâche de pilote.

Les eaux huileuses provenant de l'exploitation doivent pouvoir être conservées à bord. Le fond de la cale de la salle des machines est considéré comme réservoir à cet effet. Le bruit des bateaux est aussi limité. Il ne doit pas dépasser 75 dB(A) en navigation et 65 dB(A) en stationnement.

On trouve encore beaucoup d'autres dispositions relatives à l'électricité, aux ancres, aux installations électroniques, aux installations de chauffage, à celles de cuisine, etc.

Ainsi, dans notre cas, il s'agit principalement d'aménager la cale du bateau. Aucune intervention n'est prévue sur la coque pouvant induire des défauts de stabilité. De plus, une péniche de ce type peut transporter de 250 à 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 10 à 14 camions. L'aménagement intérieur n'atteindra pas ce tonnage.

C'est en prenant en considération les prescriptions techniques et l'avis d'un bureau de contrôle que le cabinet d'architecture nous a proposé l'aménagement suivant (Cf. Figure 14) :

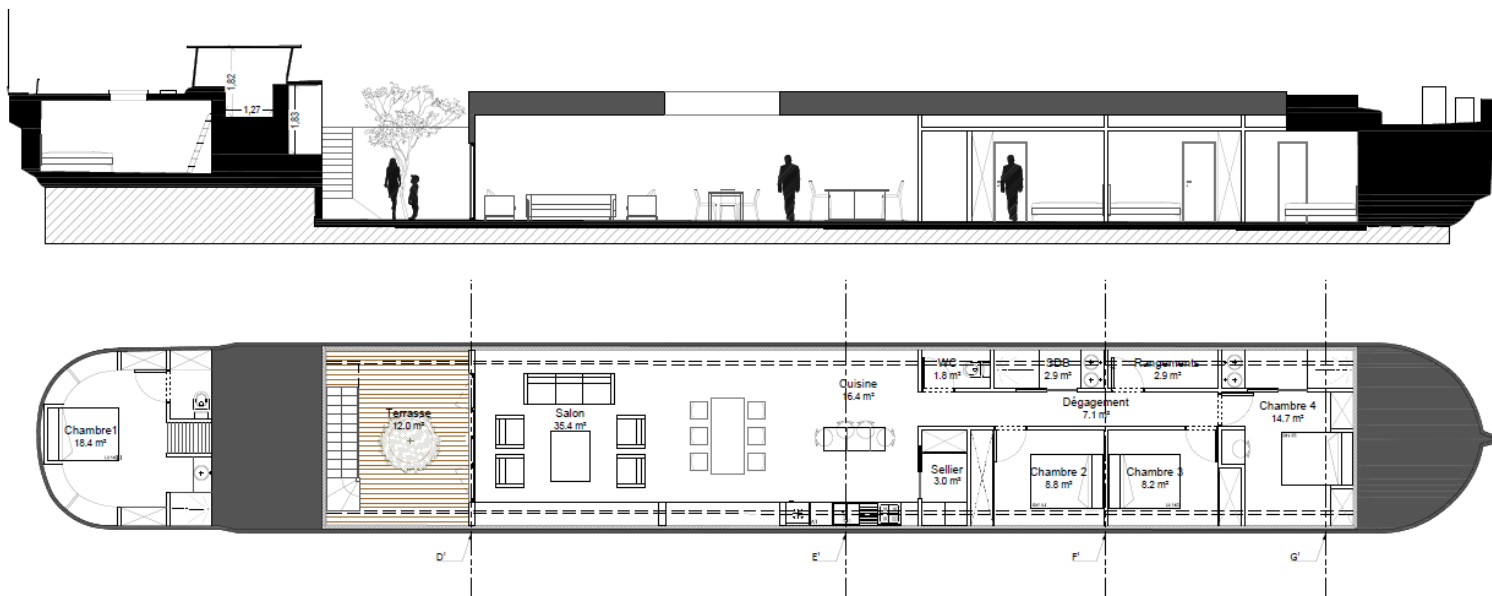


Figure 14 - Plan d'une péniche type Freycinet, après réaménagement en habitation.
Source : Arthur ROSE architecte à BORDEAUX.

La future péniche logement pourra se présenter de la sorte : la cabine du marinier est conservée mais réaménagée. Elle possède une chambre, un WC et une salle d'eau. La cale est maintenant accessible par un escalier et donne directement accès à une terrasse à ciel ouvert. Ensuite, on entre dans un salon ouvert et un espace cuisine. Un cellier facilite le rangement des provisions. En continuant vers l'avant de la péniche, un dégagement donne accès à des WC, à une salle de bains, à 2 chambres avec placard, un rangement et une chambre avec salle d'eau et placard.

Comme le montre les surfaces indiquées au plan, la péniche une fois réaménagée offre une superficie habitable d'environ 130 m². Selon l'annexe 1 du décret du 19 janvier 2009, l'aménagement d'un étage n'était pas possible. Il empêchera la vue depuis la timonerie perturbant la conduite du pilote. Toutefois, pour assurer l'étanchéité du bateau, les écoutilles seront supprimées pour laisser place à une structure fermée. Des fenêtres de toit permettront de laisser passer la lumière naturelle.

Pour réaliser de tels travaux, il est préférable de faire appel à des professionnels sur un chantier naval pour s'assurer de leur bonne réalisation. Cependant, le propriétaire lui-même peut engager les travaux, c'est d'ailleurs ce qu'explique Michel Paul SIMON dans son livre « Habiter une péniche ».

Sur terre de tels travaux (transformation d'un local commercial en local d'habitation) correspondrait à un changement de destination. Pour cela, il faudrait dans un premier temps vérifier que le projet n'est pas contraire au PLU (protection commerce de proximité, etc.). Ensuite, il faudrait effectuer une demande d'autorisation au service instructeur en urbanisme de la collectivité territoriale compétente. Dans ce cas il s'agirait d'une déclaration préalable⁶⁷. Or comme nous venons de le voir, pour les bateaux, la démarche n'est pas du tout la même, il faut suivre les prescriptions techniques des bateaux. Qu'en est-il du permis de construire ?

⁶⁷ Article R 421-17 du code de l'urbanisme.

III.3 Qu'en est-il des autorisations d'urbanismes ?

C'est avec l'exemple d'un habitant du port de Bègles que nous pouvons soulever la question. Situé plus haut sur la Garonne, le port de Bègles accueille des habitats flottants et leurs habitants. On trouve même des établissements flottants ressemblant à de véritables maisons flottantes. L'un des habitants envisage de construire lui-même sa maison flottante. Ce projet est-il soumis à l'obtention d'un permis de construire ?

III.3.1 La question posée au Ministère du Logement

Une question écrite n°76233, a été posée en ce sens le 17 mars 2015, à l'attention de Mme la ministre du logement de l'époque, Mme PINEL. Dans son exposé, M. GOSSELIN interpelle la ministre sur le fait que les maisons flottantes ne sont pas reconnues en France et doivent être « homologuées en tant que bateau dans le but de contourner la lourdeur administrative liée au vide juridique actuel. Il est impossible de déposer un permis de construire pour ce type d'habitation. Il est donc difficile d'obtenir l'autorisation des maires, normalement seuls décisionnaires pour l'implantation de ces hébergements à la fois écologiques et répondant à une problématique importante. Il lui demande donc « comment le ministère pourrait envisager de fixer un cadre législatif ou réglementaire pour de telles constructions, atypiques mais intéressantes. ».

La réponse est la suivante : « Selon la jurisprudence, dès lors que la maison flottante a vocation à rester implantée à perpétuelle demeure sur des eaux intérieures privées sans possibilité de déplacement, le projet de « maison flottante » est assimilable à un projet de construction au sens de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme. Elle relève ainsi du droit commun des constructions (CAA Nantes, 29 décembre 2014) et est, de fait, soumise au respect des règles d'urbanisme et notamment du plan local d'urbanisme (PLU). Par ailleurs, dès lors qu'une péniche, transformée en « maison flottante » ou « bateau-logement », est installée sur le **domaine public fluvial**, elle est **dispensée d'autorisation** au titre du code de l'urbanisme (CA Versailles, 9e ch. , 21 mai 1980 et TA de Paris, 16 juin 1981). En revanche, son stationnement nécessite l'obtention d'une autorisation d'occupation du domaine public délivrée par le gestionnaire de celui-ci, autorisation qui a un caractère précaire et révocable. Enfin, une telle occupation privative du domaine public fluvial, bien que dispensée d'autorisation d'occuper le sol, reste soumise au respect des règles d'urbanisme et est donc tenue par le zonage du PLU. »

III.3.2 Les problématiques soulevées par cette réponse.

Est-ce que le terme « construction » de l'article L 421-1 du Code de l'urbanisme, comprend les biens meubles et les biens immeubles ? Rappelons que l'article 531 du Code Civil, qualifie le bateau de bien meuble. De plus, les prescriptions techniques navales sont clairement distinctes de celles pour les constructions terrestres, prévues par le Code de la Construction et de l'Habitation.

Dans une décision du 18 mars 1983, Fédération nationale de l'hôtellerie de plein air, il a été jugé, au sujet d'habitations légères de loisirs, que l'article L. 421-1 « ne limite pas l'exigence de l'obtention préalable d'un permis à la construction des seuls immeubles, au sens de l'article 517 du code civil » (relevons que dans l'arrêt commenté, la cour s'est référée à l'art. 528 définissant, les biens meubles). La solution dégagée en 1983 a été reprise, s'agissant de stands de vente constitués de structures légères démontables, par la décision du 27 mars 1996, M. Mauny.

Un autre problème peut être soulevé ici. L'agglomération Bordelaise est soumise à la fois à l'influence des fleuves (Garonne et Dordogne) et de leurs principaux affluents ainsi qu'à celle de l'océan lors d'un épisode de tempête : il s'agit d'un régime fluviomaritime. 17 communes de Bordeaux métropoles sont donc soumises, en totalité ou en partie à ce risque représentant 1/3 du territoire située dessous des plus hautes eaux de la Garonne et 40 000 personnes vivant en zone inondable.⁶⁸

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) en vigueur, met en avant ces zones. Or, les Plans de Prévention des Risques (PPR) sont des documents réglementaires approuvés par le préfet. Ils constituent des servitudes d'utilité publiques et sont à ce titre annexés au PLU. Ayant une valeur réglementaire, ils sont opposables aux tiers.

⁶⁸ Bordeaux Métropole. Le risque d'inondation. Disponible sur < <http://www.bordeaux-metropole.fr/Vivre-habiter/Connaitre-son-environnement/Le-risque-inondation> > (Consulté le 20/04/2018).

Ainsi, si l'on s'en tient au PPRI, aucune construction ne peut être permise en zone d'aléa fort, dite « zone rouge ». Selon le règlement du PPRI de l'aire élargie de l'agglomération Bordelaise : « Ces secteurs correspondent aux zones d'expansion des crues. Leur vocation première est de permettre un stockage des eaux pour favoriser l'écrêtement de la crue. Pour cela il est nécessaire de laisser cet espace le plus libre possible de toute construction volumétrique. ». Ces notions ont d'ailleurs été rappelées lors de la tempête Xynthia en 2010. En effet, les conséquences dévastatrices de cette tempête ont révélé que des autorisations d'urbanisme avaient été délivrées dans ces zones. Les maires de certaines communes ont ainsi vu leur responsabilité pénale engagée.⁶⁹

Cependant, le PPRI de l'aire élargie de l'agglomération Bordelaise stipule : « Il est rappelé que les installations, ouvrages, travaux et activités, permanents ou temporaires, présents sur ces zones sont susceptibles de nuire au libre écoulement des eaux. A ce titre, indépendamment des dispositions prévues au titre du présent plan ou du code de l'urbanisme, ils sont soumis à autorisation par application de l'article L. 214 -3 du code de l'environnement, et donc, à la réalisation d'une étude d'incidence portant sur l'écoulement des eaux des cours d'eau. ». Les constructions ne semblent pas véritablement interdites en ces mots.

S'agissant des règles du PLU, le fleuve de la Garonne étant actuellement légendé en secteur Nb, zone naturelle réservoir de biodiversité (PLU 3.1 : 1ère révision du PLU approuvée par délibération du Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016) toute occupation et utilisation du fleuve se heurterait dès lors directement aux dispositions du règlement de la zone Nb qui dresse une liste limitative d'installations admises en cette zone. L'article 1.2 prévoit que sont interdites les occupations et utilisations des sols non prévues à l'article 1.3. Globalement sont autorisées, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère naturel et paysager des lieux, les services publics ou d'intérêts collectifs liés au fleuve, les travaux suivants : les constructions, réhabilitations, extensions, surélévations, aménagements et installations liés à la gestion et à l'entretien des milieux naturels, à leur valorisation écologique et/ou pédagogique (accueil et information du public, postes d'observation de la faune, haltes nautiques et pontons, aires de stationnement nécessaires à ces activités...) et le changement de destination de constructions existantes vers cette destination.

Après consultation du règlement de cette zone, on constate qu'aucune nouvelle construction n'est permise. D'un point de vue strictement juridique et au regard de la réponse ministérielle citée précédemment⁷⁰, sur la forme, même si les projets d'habitats flottants sont regardés comme des constructions, ils ne nécessitent pas la délivrance préalable d'un permis de construire sur le DPF. Sur le fond, pour les raisons précédemment exposées, ces projets ne peuvent, en l'état actuel de la réglementation, être autorisés sur le fleuve de la Garonne.

Toutefois, le lien établi ici, entre une maison flottante et les documents d'urbanisme n'est pas regardé de cette façon dans la pratique. En effet, pour occuper le domaine public, l'administration regarde le bien comme un bateau. Le fait, pour l'administration de délivrer une COT, renvoie directement à la même gestion que celle appliquée pour les bateaux. Ainsi, les habitants du port de Bègles, après consultation et accord de l'administration (délivrance d'une COT), peuvent s'installer à quai le temps de la durée de leur convention.

Sur un plan d'eau privé en revanche, une demande d'autorisation d'urbanisme préalable à la construction est en revanche nécessaire. La Cour administrative d'appel de Nantes a en effet rappelé récemment que les maisons flottantes peuvent constituer des constructions au sens de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme. Dans cette affaire⁷¹, le propriétaire d'un étang entreprend la construction d'une plateforme pour y réaliser une maison d'habitation. Après que ce dernier ait édifié sur une emprise de 217 m² de surface brute, une plate-forme en béton autoporteuse, amarrée au fond de l'étang, le Maire de la commune fait dresser un procès-verbal d'infraction et prend un arrêté interruptif de travaux.

Saisie de l'appel du jugement rejetant la demande d'annulation de cet arrêté, la Cour administrative d'appel de Nantes va écarter l'argumentation du constructeur laquelle consistait à se prévaloir du caractère meuble de son installation pour soutenir que son projet était assimilable à un bateau ou une péniche, relevant

⁶⁹ Jean-Marc Ducos. Tempête Xynthia : l'ancien maire de la Faute-sur-Mer relaxé au civil. 2/05/2018. Disponible sur < <http://www.leparisien.fr/faits-divers/tempete-xynthia-l-ancien-maire-de-la-faute-sur-mer-relaxe-au-civil-02-05-2018-7694568.php> > (Consulté le 05/05/2018).

⁷⁰ Question écrite n°76233 du 17 mars 2015.

⁷¹ CAA Nantes, 29 décembre 2014, M. B, req. n°13NT01048.

non pas du régime de constructions visées par le code de l'urbanisme mais de la seule législation relative à la navigation des bâtiments et établissements flottants. La Cour va en effet considérer que :

« [...] à supposer que la plate-forme en cause puisse conserver une certaine mobilité, [...] il résulte des pièces du dossier que cette plate-forme ne pourra au mieux évoluer que dans les limites de l'étang artificiel de M. B..., dès lors que cette pièce d'eau, alimentée par le biais d'une buse par un ruisseau voisin, est dépourvue de toute communication avec un fleuve navigable ou un canal ; qu'il ressort des photographies versées au dossier de première instance que M. B... a d'ailleurs prévu d'équiper cette habitation d'un système fixe d'assainissement et d'évacuation des eaux usées ; que dans ces conditions, et alors que l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ne limite pas l'exigence de l'obtention préalable d'un permis de construire à la construction des seuls immeubles, les travaux entrepris par M. B..., qui visent à l'édification d'une maison d'habitation de 15 mètres de long sur 10 mètres de large, doivent, compte tenu de leurs caractéristiques, être regardés comme visant à l'édification d'une construction au sens de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ; que par suite, ces travaux, qui n'étaient pas au nombre de ceux expressément dispensés de cette formalité par les dispositions de l'article L. 421-5 du code de l'urbanisme, nécessitaient l'obtention préalable d'un permis de construire ; [...] ».

Cet arrêt rappelle qu'en fonction des caractéristiques du projet, celui-ci peut être regardé comme visant l'édification d'une construction au sens de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme. Il faut alors se référer à la commune concernée pour obtenir une autorisation.

Ces dispositions n'effraient pourtant pas les nouveaux professionnels de la maison flottante en France. Des projets inspirés des pays voisins, tel les Pays Bas, voient le jour et semble offrir un nouveau visage à l'urbanisme dans les zones exposées à de forts risques d'inondation (constructions amphibies). L'urbanisme classique ne permet pas toujours de répondre des catastrophes naturelles et semble même inadapté à de telles situations. Le concept d'urbanisme résilient est de plus en plus fréquemment employé dans ces cas de figures.

III.3.3 L'urbanisme résilient : un pas vers la réappropriation des zones inondables, une ouverture pour l'habitat flottant

« Construire en zone inondable, c'est techniquement possible ! » tel que l'annonce Stéphane MIGUET dans son article publié sur le magazine le Moniteur le 08 juin 2009. Il s'appuie en effet sur l'expérience de «BATIFL'O», une société spécialisée dans le secteur d'activité de l'ingénierie et des études techniques, ayant mis au point une maison flottante. Le concept paraissait simple, pour pallier l'inconstructibilité d'un terrain situé en zone rouge du PPRI, là où aucun permis de construire ne peut être délivré même par dérogation, il faut faire flotter la construction.

Le procédé technique repose sur un ensemble de flotteurs réalisés dans un thermoplastique spécifique de forte épaisseur. Ce dispositif sert de support et de coffrage à la dalle de béton et transmet la poussée d'Archimède lors de son immersion. Le procédé n'imperméabilise pas le sol et permet de lutter contre le phénomène d'artificialisation très présent aujourd'hui. Ainsi, l'emprunte au sol est compensée telle que le préconise la loi sur l'eau. Le dispositif est complété par des colonnes de guidage empêchant la dérive de la plate-forme. Elles reposent sur des semelles en béton armé. Ces piliers sont constitués d'un ensemble de buses de béton précontraint, remplies de mortier. Le guidage est assuré par des glissières plastiques. Les différentes gaines de raccordement passent à l'intérieur. L'évacuation des eaux usées est prévue à l'aide de tuyaux télescopiques.

Cette idée apparaît suite aux inondations de la Somme en 2001. Touché par l'impact de la catastrophe aussi bien humain que matériel, M. De Chérancé crée sa société en 2007. En plus de répondre aux problématiques d'inondations, le système participe à la protection contre les séismes. La maison amphibie, permet de « construire » sur des sols à faible portance, argileux ou gonflant sur le principe d'un coffrage perdu (flotteur de forte densité) et d'un jouet culbuto (le poids est davantage réparti sur la partie basse de la construction). De ce fait, pour faire flotter une maison de 430 m² il faudra une dalle béton flottant de 150 tonnes.

Pour la question des eaux usées, l'entité dispose soit d'une micro station d'épuration sur la dalle permettant un rejet « qualité baignade » soit de moyen de raccordement au tout à l'égout sur une berge.

Les normes de constructions en bâtiment sont fixées par les DTU (Document Technique Unifié). C'est un référentiel technique de construction. Il est établi par la Commission Générale de Normalisation du Bâtiment et par l'Association Française de Normalisation (AFNOR). Il rappelle les bonnes pratiques pour des travaux de construction ou de rénovation dans un logement, telles que les techniques de mise en œuvre des différents matériaux de construction. Les DTU ne sont pas réglementaires (aucune loi ou règlement ne rend leur application obligatoire), sauf s'ils sont explicitement évoqués dans le contrat de construction. Toutefois, d'autres pratiques que celles prévues par le DTU peuvent être employées, mais les garanties prévues au titre du contrat d'assurance risquent de ne pas s'appliquer ou le prix de l'assurance augmenter en conséquence. En cas de litige avec un professionnel du bâtiment, concernant la qualité des travaux réalisés, ces documents servent de support aux experts des tribunaux, afin de vérifier le respect des normes⁷². En matière navale, il s'agira des normes ISO.

Cependant, d'après le témoignage du constructeur «BATIFL'O», de tels documents n'existent pas pour le domaine de l'habitat flottant⁷³. C'est sur cette base que l'entreprise a été bloquée lors de sa demande d'avis technique « flottant » pour les fondations spécialisées de la maison auprès du CSTB. L'avis technique reconnaît la technologie et permet d'une part, la commercialisation et d'autre part de déclencher l'assurance décennale. Le CSTB a refusé de délivrer un avis technique du fait que la méthode de construction relève du domaine naval et non du bâtiment. En construction navale, il n'y a pas de référentiel similaire. Pour certifier les constructions, «BATIFL'O» doit donc établir un avis de contrôle au cas par cas, à chaque nouvelle construction. Cette problématique implique d'important frais pour chaque nouvelle vente de maisons flottantes. C'est aussi ce qui a freiné la réalisation du projet de maisons flottantes de la société.⁷⁴

Vite rattrapé par la législation, le projet n'a pu voir le jour puisque comme nous l'avons déjà exprimé, une construction ne peut être réalisée en zone inondable. « En France, 16 000 communes sont concernées par les risques d'inondation. Selon le ministère du développement durable, sur le territoire national, les dommages annuels moyens causés par les inondations sont évalués entre 650 et 800 millions d'euros. »⁷⁵

Une inondation c'est une submersion de terres émergées. Plusieurs phénomènes peuvent être à l'origine d'une inondation : le débordement d'un cours d'eau, une submersion marine, les ruissellements urbains ou agricoles, la rupture d'un ouvrage hydraulique (digue ou barrage).

Le PPRI (servitude d'utilité publique) est directement opposable aux demandes de permis de construire.⁷⁶ Il constitue le document le plus important pour prévenir et limiter les risques d'inondations. Même si le PLU prévoit que la zone est constructible, si le PPRI classe la zone en « aléa fort » dite « rouge », le permis de construire ne pourra être délivré. Les « zones rouges » sont les endroits « où le risque de crue est élevé et l'obtention d'un permis de construire est impossible. Cependant, en certains endroits comme dans le Val-de-Marne, 8 000 logements classiques ont été construits en zone inondables à risque élevé, la pression foncière prenant le dessus sur l'interdiction », observe Bruno Barroca, professeur à l'université de Paris-Est.⁷⁷

Le seul moyen pour le demandeur d'obtenir gain de cause est de soulever l'illégalité du plan de prévention : soit, si après enquête publique, d'importantes modifications ont été apportées au PPR⁷⁸ (changement de zonage d'une parcelle par exemple) ; soit si l'inconstructibilité de la parcelle n'est pas justifiée ou repose sur des erreurs⁷⁹.

Il a été jugé qu'un maire avait illégalement refusé de délivrer un permis de construire pour réaliser une maison d'habitation en zone inondable, dans la mesure où le projet avait été conçu pour éviter tout risque d'inondation. En l'espèce, le demandeur avait prévu d'édifier sur pilotis la maison projetée afin que le 1^{er} niveau habitable soit situé à une côte de 1 m supérieure à celle de la marée centennale⁸⁰.

⁷² AFNOR. Disponible sur < www.normalisation.afnor.org > (Consulté le 17/03/2018).

⁷³ TGI Nanterre, 7^e ch. B 21 juin 1996, Celms c/ Adrien Teurnier et autres.

⁷⁴ Philippe MALINVAUD, Bernard BOUBLI. « Bateau-logement et notion d'ouvrage ». RDI. 1996. P. 575.

⁷⁵ Daniel TASCYAN, avocat, « Permis de construire et zone inondable ». Village-justice.com, novembre 2016.

⁷⁶ CE, 3 décembre 2001, SCI des 2 et 4 rue de la poissonnerie et autres, n°236910.

⁷⁷ Denis SERGENT. *Les architectes s'intéressent à la construction en zones inondables*. 12/01/15. Disponible sur < www.la-croix.com > (Consulté le 15/03/2018).

⁷⁸ CAA, Douai, 1^{ère} Chambre, 17 septembre 2009, n°07DA01896

⁷⁹ CAA, Marseille, 12 janvier 2016, n°14MA02489.

⁸⁰ CAA, Nantes, 12 juin 2015, n°14NT00977.

Au cœur de l'actualité, les catastrophes naturelles répertoriées et en augmentation ces dernières années, interrogent les acteurs du territoire quant aux techniques urbanistiques employées jusqu'alors. En effet, comme il a été rappelé lors du congrès national de l'ordre des Géomètres Experts qui s'est tenu à Montpellier en 2014, sur la thématique « risque et aménagement », il ne s'agit plus de « lutter contre » mais de « vivre avec le risque ». Cette réflexion a été illustrée par de nouveaux projets d'aménagement réalisés sur le territoire français et montre bien la nécessité de repenser l'urbanisme dans les zones exposées à des risques.

C'est ce que la DDTM de Vendée a souhaité expérimenter dans une étude en collaboration avec Sinopia, un bureau d'étude en urbanisme. La thématique : « étude pour un urbanisme résilient en zone inondable à Barbâtre ». L'idée est d'envisager d'autres modes d'urbanisation que ceux employés jusqu'à présent et inadaptés à la zone. Il en ressort différents types de constructions pouvant être envisagés selon les caractéristiques du quartier, dont l'habitat flottant. Au jour de la rédaction de ce mémoire, l'étude n'a pas encore été publiée. Cette parution proposera sûrement des idées innovantes ouvrant peut être des possibilités pour l'habitat flottant.

III.4 La prise en compte de l'environnement

III.4.1 La gestion des déchets

L'environnement est au cœur des préoccupations des habitants, des associations, des collectivités et des gestionnaires. Le sujet a été abordé lors des rencontres sur le tourisme fluvial qui s'est déroulé à Bordeaux, les 1 et 2 février 2018.

L'Association de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF) qui a réalisé une étude très complète en 2007 (Sépia Conseil, Conseil Général des Hauts de Seine, Agence de l'Eau Seine Normandie) sur le rejet des eaux usées. Cette étude a pour objectif de réaliser dans un premier temps un état des lieux et un diagnostic technique et juridique de l'assainissement des bateaux-logements et de proposer des solutions pour répondre à cette problématique. Elle met notamment en avant les techniques d'assainissement des eaux usées embarquées ou à quai.

Les eaux usées domestiques regroupent les eaux noires ou eaux vannes (eaux issues des sanitaires) et les eaux grises (eaux issues des éviers, lavabos, douches, baignoires, machines à laver, lave-linges).

L'ADHF a ainsi proposée :

- soit une évolution réglementaire en imposant une gestion adaptée des eaux usées pour les bateaux-logements,
- soit des initiatives locales telle que la permission des collectivités de raccorder le bateau à quai ou encore les démarches volontaires des habitants s'équipant de systèmes de traitements embarqués.

Dans la pratique, la gestion des eaux usées n'est pas encore complètement réglée. En témoignent les habitants du port de Bègles qui à défaut de moyen d'assainissement, emploient des produits respectueux de l'environnement et limitent les rejets à l'eau. Ainsi, ces habitants, en partenariat avec l'administration, tentent de développer des idées pour la mise en place de l'assainissement et la gestion des eaux usées. Cependant, la mise en place de raccordement à quai engendre des frais importants pour la commune gestionnaire du port, non couverts par les redevances versées par les habitants. De même, la mise en place de station d'épuration (STEP) embarquée dans les logements flottants coutent cher et peuvent à tout moment ne plus être en adéquation avec la réglementation en vigueur.

Une charte d'engagement et d'objectifs pour le développement durable des ports de plaisance a été signée le 5 décembre 2008 entre le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la Fédération française des ports de plaisance et l'Association nationale des élus du littoral. Cette action traduit la volonté des parties d'engager les ports de plaisance dans une politique de développement durable, respectueuse des normes environnementales. Cela permettra aussi l'amélioration des capacités d'accueil et une meilleure intégration des ports dans le développement touristique des régions littorales.

Depuis 2017, la Métropole de Bordeaux teste une collecte par voie fluviale des déchets produits par les bateaux amarrés dans le port de plaisance.⁸¹ Les ordures des bateaux fluviaux et paquebots sont en partie ramassés à l'aide d'une barge, pour éviter le recours à des camions. Après une période de test, ce mode de collecte est prolongé et va être amélioré avec un meilleur tri et d'autres services proposés aux armateurs.

Pendant la saison estivale, 100 tonnes de déchets ont été collectées, sachant que les déchets produits par les navires s'élèvent à environ 200 tonnes par an. « Un service régulier de collecte par barge permet d'éviter chaque année l'équivalent de cinq camions par jour dans l'hypercentre de la ville », précise la Métropole. Un projet de collecte des eaux grises ou usagées est également en réflexion.

Comme en témoignent ces acteurs du territoire, l'environnement est un enjeu important et des solutions sont en développement pour limiter les impacts sur l'eau. Toutefois, les financements souvent lourds, ne permettent pas une mise en pratique.

III.4.2 La gestion des bateaux abandonnés

Les bateaux abandonnés posent également problèmes aux collectivités aussi bien d'un point de vue urbanistique qu'environnemental. Une étude récente de l'ADEME estime que 35 000 à 140 000 bateaux de plaisance seraient aujourd'hui « hors d'usage » en France, représentant 16 000 à 40 000 tonnes de déchets.⁸²

Péniches abandonnées par des mariniers ou bateaux-logements désertés, on trouve le long des berges plus d'épaves que les gestionnaires n'ont de moyens pour les déchirer. Les bateaux sont abandonnés par les propriétaires qui ne payent plus les taxes ou redevances. A terme, le risque est que les bateaux coulent⁸³. C'est au propriétaire que revient la charge de l'enlèvement d'une épave. Quand il est identifié, il faut donc lui rappeler cette obligation par une mise en demeure. Si on ne peut l'identifier, le gestionnaire peut, à la demande du préfet et sans mise en demeure préalable, procéder à l'enlèvement mais seulement en cas de " péril imminent". Un bateau ne peut pas être détruit sans l'accord du propriétaire. Les administrations et gestionnaires doivent donc attendre une décision de justice : la déchéance de propriété⁸⁴. Le port pourra ensuite le démolir à ses frais.

Des entreprises se développent permettant le recyclage des bateaux abandonnés⁸⁵. Le bois et le métal sont recyclés. Reste le polyester qui constitue à 90% les coques des bateaux, qui était jusqu'à présent enfoui. Pour le recycler l'entreprise de recherche et développement « RESCOLL » propose de l'allier à de la résine pour constituer du « mobilier d'intérieur, des lames de terrasse, du dallage ».

III.5 Le contrôle de l'administration

La protection du domaine public est assurée par la police de la conservation. L'article L 4141-1 nomme les personnes chargées de constater les infractions. Il s'agit des officiers et agents de police judiciaire, les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports assermentés et commissionnés à cet effet, et les agents des douanes. A travers des contraventions de grande voirie, les agents assermentés peuvent régulariser les atteintes portées à l'intégrité ou à l'utilisation du domaine.

Concernant le domaine public fluvial, les infractions sont précisées aux articles L 2132-5 du CGPPP à L 2132-11. Pour exemple :

- L'article L2132-5 stipule que « Tout travail exécuté ou toute prise d'eau pratiquée sur le domaine public fluvial sans l'autorisation du propriétaire du domaine mentionnée à l'article L. 2124-8 est puni d'une amende de 150 à 12 000 euros. Le tribunal fixe, s'il y a lieu, les mesures à prendre

⁸¹ Elsa PROVENZANO. *Les déchets des bateaux collectés par voie fluviale dans le port de Bordeaux*. 19/10/2017. Le 20 minutes. Disponible sur < <https://www.20minutes.fr/planete/2154279-20171019-dechets-bateaux-collectes-voie-fluviale-port-bordeaux> > (Consulté le 26/02/2018).

⁸² *Bateaux abandonnés et épaves : que peuvent faire les collectivités ?* Le 20/04/2017. Disponible sur < <http://www.lagazettedescommunes.com/494134/bateaux-abandonnes-et-epaves-que-peuvent-faire-les-collectivites/> > (Consulté le 18/03/2018).

⁸³ Michel TRIBOUILLOIS, maître de port, régie du port de plaisance de La Rochelle (17). Emission 20h weekend, diffusée sur France 2 en 2017, source : <https://www.youtube.com/watch?v=NUCiNsb9Ugk>.

⁸⁴ Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

⁸⁵ Bertrand Neuilly, Recycleur de bateaux de plaisance.

pour faire cesser l'infraction ou en éviter la récurrence et le délai dans lequel ces mesures devront être exécutées, ainsi qu'une astreinte dans les formes définies à l'article L. 437-20 du code de l'environnement. »,

- L'article L2132-6 exprime que « Nul ne peut construire ou laisser subsister sur les rivières et canaux domaniaux ou le long de ces voies, des ouvrages quelconques susceptibles de nuire à l'écoulement des eaux ou à la navigation sous peine de démolition des ouvrages établis ou, à défaut, de paiement des frais de la démolition d'office par l'autorité administrative compétente. Le contrevenant est également passible d'une amende de 150 à 12 000 euros. »

III.6 Les évolutions possibles pour l'habitat flottant

III.6.1 La prise en compte de l'urbanisme par les gestionnaires : l'exemple du règlement proposé par VNF

Les gestionnaires et collectivités territoriales prennent conscience de l'attrait de l'habitat flottant. Ils tendent à évoluer vers une réglementation plus adaptée avec une meilleure prise en compte de l'urbanisme et de l'environnement. C'est le cas de VNF qui a approuvé par délibération du conseil d'administration de VNF le 29 mars 2012, le règlement fixant les conditions administratives, financières et techniques applicables aux occupations du DPF confié à VNF par les bateaux logements et les bateaux de plaisance à usage privé.

Celui-ci affirme les démarches déjà entreprises par les administrations pour régulariser la navigation sur les eaux intérieures domaniales sous la gestion de VNF. Les documents (certificat d'immatriculation du bateau, certificat d'assurance, permis de navigation du bateau, compte rendu et plan de sondage validé, titre de navigation, certificat de bateau, vignette pour le passage des écluses, etc.) sont demandés aux propriétaires de bateaux logements au même titre que pour les bateaux de plaisance classique.

Concernant son intégration à l'urbanisme, les bateaux logements se doivent de respecter, sur le réseau confié en gestion à VNF, le règlement précédemment cité en date du 29 mars 2012. « L'aspect visuel » des bateaux sera prévu par un cahier des prescriptions particulières élaboré entre les associations, les collectivités locales et VNF, ou à défaut, sera souhaité un type architectural « traditionnel », c'est-à-dire sans superstructure autre que la timonerie. Le tirant d'air des bateaux est ainsi limité. Les bateaux ne doivent pas excéder un niveau habitable dépassant le pont principal ; les installations techniques nécessaires à la navigation ou spécifiques au bateau sont autorisées au-delà des dimensions du gabarit de navigation du moment qu'elles sont amovibles ; aucune surélévation n'est autorisée au-delà d'un tirant d'air de 5 mètres sauf autre gabarit prescrit par la voie d'eau sur laquelle il stationne. La taille maximale des bateaux est fixée à 40 m de long et 6 m de large.

Tout projet de construction, adjonction, modification ou substitution du bateau est soumis à l'accord de VNF et au service en charge de la sécurité des bateaux. Toute demande visant à agrandir le bateau sur sa hauteur est regardé comme une modification. Seule une émergence supérieure peut être admise ponctuellement pour la timonerie et les écoutes, sur 15% au maximum de la surface du pont principal. Au-delà de ce pourcentage, toute modification et/ou portant sur la longueur et/ou sur la largeur du bateau est considérée comme une substitution de même que le remplacement du bateau par un autre. Pour que la demande de substitution soit acceptée par VNF, il est demandé une ancienneté minimale de 5 ans en COT.

L'occupation temporaire ne peut envisager une emprise que sur les berges ou terre-pleins avoisinants le bateau et pouvant recevoir les organes d'amarrage et d'accès. L'amarrage est établi suivant les prescriptions de VNF. Il doit s'effectuer exclusivement sur les organes prévus à cet effet : bollards ou anneaux, pieux ou ducs d'Albe, écoires. L'amarrage doit permettre au bateau de suivre les variations du niveau de l'eau jusqu'aux plus hautes eaux connues et supporter la force du courant. Les accès au bateau (passerelle, ponton, etc.) doivent être raisonnablement dimensionnés. Au-delà de 10 m², les pontons, passerelles doivent être autorisés. Aucune construction (cabane, etc.) n'est permise.

Le titulaire doit veiller constamment au bon état de flottabilité du bateau et à la sécurité des amarrages sous sa responsabilité. Il a un devoir général de surveillance du plan d'eau pendant toute la durée où le bateau est stationné sur le domaine public fluvial. Il doit être capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et de renforcer ses amarres en cas de crue. Il doit se conformer aux dispositions prévues au RGP, ainsi

qu'au RPP et au PPRI applicables aux lieux mis à disposition. Il doit être en mesure de déplacer son bateau pour les besoins de la navigation ou pour autre motif d'intérêt public, à tout moment, à ses frais et risques.

D'un point de vue environnemental et au-delà de son intégration harmonieuse, le titulaire est responsable de l'entretien du plan d'eau adjacent au bateau avec enlèvement régulier des embâcles ou de tout objet flottant, ainsi que de la bonne tenue de la berge avec interdiction de dépôts, de construction, d'aménagements décoratifs et d'utilisation privative (jardin, terrasse, etc.). Toutes les exceptions sont prévues dans le cahier de prescriptions particulières sinon sont autorisées expressément par écrit. Le titulaire doit respecter les dispositions de la réglementation en vigueur en matière de lutte contre les nuisances. Il doit prévoir et utiliser rationnellement les dispositifs appropriés au dégraissage et à l'épuration des eaux usées, ménagères et sanitaires. L'usage de produits phytosanitaires est proscrit sur le DPF. Les raccordements particuliers aux réseaux divers sont réalisés, s'il y a lieu, par VNF ou par le titulaire de la convention d'occupation sous réserve des propriétaires riverains, des collectivités et du contrôle de VNF.

Depuis 2015, mais uniquement pour l'Île de France, un service spécifique destiné aux bateaux logements a été créé : le Bureau des Bateaux Stationnaires. C'est à ce service, et non aux subdivisions, que les bateaux franciliens doivent désormais s'adresser pour toutes les questions administratives et réglementaires. VNF est le gestionnaire le plus important au niveau de l'habitat fluvial, et son impact sur le plan tarifaire, comme sur le plan réglementaire est important. Les autres gestionnaires s'alignent en général sur VNF.⁸⁶

III.6.2 Prendre en compte ce mode d'habitat : créer un statut juridique propre

La réglementation des bateaux appliqués aux bateaux logements semble cohérente aux vues des prescriptions édictées par VNF et de la création d'un service spécifique aux bateaux logement à Paris. De plus, même si des incertitudes persistent en matière fiscale et urbanistique, les textes permettent la gestion de ces constructions.

En revanche, la réglementation des bateaux ne satisfait pas les établissements flottants, qui doivent répondre d'une mesure parfois inadaptée telle que le respect des normes de construction des bateaux. L'évolution de l'habitat flottant nécessite d'établir une base juridique qui lui est propre. Pour ce faire on peut imaginer, au même titre que le décret n°2015-482 du 27 avril 2015 « portant diverses mesures d'application de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové et relatif à certaines actualisations et corrections », est venu prendre en compte « l'ensemble des modes d'habitat », définir un cadre réglementaire. Ce décret a ainsi modifié le Code de l'urbanisme.

Selon l'article R 111-51 dudit Code, « sont regardées comme des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs les installations sans fondation disposant d'équipements intérieurs ou extérieurs et pouvant être autonome vis-à-vis des réseaux publics. Elles sont destinées à l'habitation et occupées à titre de résidence principale au moins huit mois par an. Ces résidences ainsi que leurs équipements extérieurs sont, à tout moment, facilement et rapidement démontables. » Une définition similaire pourrait être envisagée pour l'habitat flottant sur un établissement flottant.

Des zones d'accueil de ces constructions pourraient être réalisées. Pour les camping-cars, il existe par exemple des zones d'accueil municipales, dédiées au stationnement de ces véhicules. Des critères pourraient être ainsi établis pour envisager une intégration de ce mode d'habitat aux documents d'urbanisme et notamment les PPRI et PLU.

Prise en compte de l'habitat dans un PLU

Après avoir bien défini l'habitat flottant et ses critères d'affectation, il faut déterminer une sous-catégorie de zonage⁸⁷. Par exemple, pour la Garonne qui se trouve en zone Nb, soit une zone dite « Naturelle », interdisant toute nouvelle construction, une deuxième indexation permettrait d'envisager l'habitat flottant. Ce pourrait être par exemple « Nb HF ».

⁸⁶ ADHF-F

⁸⁷ Articles : R 123.5 (zone U), R 123-6 (zone AU), L 123-1-5 et R 123-7 (zone A), L 123-1-5 et R 123-8 (zone N) du Code de l'urbanisme

Cette indexation permettrait un régime dérogatoire sur des étendues d'eau bien définies, uniquement pour les constructions respectant les critères d'éligibilités induits par la définition de l'habitat flottant.

Les zones « Nb HF », autorisant ce type d'habitat, devraient également répondre à un certain nombre d'éléments prévus par un règlement spécifique, pour limiter leur étendue et assurer le maintien de la sécurité, de l'environnement et de l'aspect visuel dans des zones proches. À titre d'exemple et en comparaison des éléments utilisés pour les constructions classiques (ci-après, entre parenthèses), les principes suivants pourraient être retenus :

- La distance à la berge limitée (zone *non aedificandi*),
- Hauteur de construction (idem),
- Surface sur l'eau utilisée (surface de plancher, surface habitable, etc.),
- Espacement entre 2 établissements flottants (limites de constructions)
- Flottaison suffisante pour supporter les variations de niveau d'eau et la charge de la construction,
- Respecter les techniques d'amarrage déjà existantes pour la sécurité,
- Prévoir un stationnement terrestre (nombre de places de parking prévues par logement),
- Prévoir équipements d'assainissement collectif et raccordements aux réseaux, sans que le stationnement ne pourra être permis (terrains viabilisés),
- Nécessité de l'obtention d'une autorisation d'urbanisme,
- Etc.

De la même façon, l'intégration de l'habitat flottant pourrait être prise en compte dans les PPRI, permettant, toujours dans des zones spécifiquement prévues, de construire.

Un volet technique pourrait également venir enrichir une nouvelle base réglementaire pour l'habitat flottant, plus particulièrement pour les établissements flottants afin de pallier les problèmes rencontrés par BATIFL'O par exemple (délivrance d'avis techniques par le CSTB). Un référentiel technique pourrait être mis en place, de la même façon que les constructions classiques terrestres, suivant le code de la construction et de l'habitation adapté aux milieux aquatiques et aux contraintes de construction qui en découlent.

Si les contraintes techniques de construction sur l'eau semblent bien maîtrisées aujourd'hui (en témoignent les professionnels en expansion sur le territoire français), il n'en va pas de même des règles juridiques. Même si les habitants sur l'eau bénéficient des mêmes conditions que les habitants terrestres aux sujets : de l'aide au logement, de la possibilité d'hypothéquer leur bien, etc., des inégalités au sein même de ce mode de vie persistent et complexifient la gestion de l'habitat flottant pour les administrations.

Cette nouvelle architecture proposée en France s'inspire des procédés techniques déjà employés aux Pays-Bas où le pays se trouve pour 60% sous le niveau de la mer. Confrontés aux problèmes d'inondation et au manque de disponibilité foncière, les Hollandais ont dû adapter leur habitat. L'habitat flottant est donc expérimenté depuis plusieurs années. « Une maison sur l'eau », est une société de conception et d'implantation de maisons flottantes qui se développe en France. Elle s'est alliée avec le chantier Spruyt Waterwoningen dans le Friesland, spécialiste de la construction flottante, dont le savoir-faire est fondé depuis 1962. Les Pays-Bas ne peuvent-ils pas être un exemple à suivre pour le développement, l'expérimentation de ce type de projet et pour l'aménagement d'un statut juridique approprié ?

III.6.3 Intégration de l'habitat flottant à l'urbanisme : l'expérience de Maasbommel aux Pays Bas

Aux Pays-Bas, en 1995, le pays connaît d'importantes montées des eaux sur les fleuves de la Meuse et du Rhin. Cet événement oblige l'évacuation de 250 000 personnes marquant les esprits. En 1997 le programme « Ruimte voor de Rivier » que l'on pourrait traduire par « Des réservoirs pour les rivières », voit le jour. L'objectif est de favoriser une zone fluviale plus sûre et un environnement de vie plus attrayant.

De cette façon, 30 réservoirs sont réalisés pour récolter les eaux excédentaires lors des crues. Le plus marquant est baptisé Owerdiepse Polder et représente 550 ha. Ces réservoirs impactent fortement l'urbanisme et la construction permanente sur ces zones n'est plus permise. Néanmoins, le foncier est très

précieux en Hollande du fait de la faible disponibilité de terre (pays le plus densément peuplé en Europe). En guise de solution, le promoteur Dura Vermeer, des architectes et des ingénieurs proposent de développer des maisons amphibies et des maisons flottantes en zone inondable. Des expérimentations sont réalisées en 2005 à Maasbommel situé le long de la Meuse et constituant un réservoir. 32 maisons amphibies et 14 flottantes sont réalisées. L'objectif est de démontrer la faisabilité et la pertinence de ce type d'habitat en zone inondable.

Les maisons doivent pouvoir répondre à des contraintes techniques, à savoir : pouvoir flotter à 5.5m verticalement en cas de montée des eaux, posséder une voie d'évacuation, répondre aux exigences de combinaisons de charge et de sécurité incendie, se conformer à la loi nationale sur l'eau. Les maisons flottantes (Cf. Figure 15) prennent le statut de « maison de l'eau » (waterhouses). Construites sur une dalle béton et faites de bois pour assurer la légèreté, les maisons amphibies sont fixées au sol par des poteaux béton leur permettant de monter ou descendre verticalement. Elles sont reliées aux réseaux par des tuyaux flexibles. La voie d'évacuation est assurée par un bateau, pour que les résidents puissent atteindre la rive au cas où la maison se trouverait en position élevée.

L'implication de l'autorité nationale Rijkswaterstaat, au projet, a permis de s'assurer que les exigences de sécurité pour la construction dans une zone inondable soient respectées. De cette façon, les autorisations ont pu être obtenues. En 2005, le ministère du Logement, de l'Aménagement, du Territoire et de l'Environnement a accepté d'étendre l'autorisation dans 15 zones similaires. De même, l'implication de la municipalité de West, Maas et Waal (organisme gouvernemental local) compétente pour la rédaction des règles d'urbanisme et l'application des règles nationales au niveau local, a permis la conformité du projet avec la loi. Elle a également délivré les autorisations.

Une inondation en 2011 a permis de tester le concept avec succès puisque les maisons ont flotté et qu'aucun problème n'a été détecté. Malgré un vif succès, l'expansion du projet s'est limitée à quelques endroits du fait des coûts engendrés pour la construction et l'assurance. Une autre limite est le classement de la zone test en zone de loisir dans le plan de zonage. Des restrictions en découlent, les habitants ne peuvent y vivre qu'une partie de l'année du fait de son titre d'habitation de loisir et donc de résidence secondaire.



Figure 15 - Les maisons flottantes à Maasbommel.

Source : <http://knock-on-wood.over-blog.com/article-maisons-amphibies-ou-sur-pilotis-42333204.html>

Conclusion

L'habitat flottant est assimilé à un bateau en droit français. Il est de ce fait directement soumis à la réglementation des bateaux et se doit de respecter le Code des transports et les règles de navigation s'il est amené à se déplacer. Ainsi, il ne s'agit plus d'appliquer les règles classiques de l'habitat terrestre telles que celles prévues par le Code de la construction et de l'habitation.

Malgré cette spécificité et comme nous l'avons évoqué au travers de cette étude, l'habitat flottant est également contraint aux règles d'urbanisme et de fiscalité en vigueur en plus des taxes liées au stationnement ou à la navigation.

L'habitat flottant est de la sorte, exposé à des réglementations inadaptées. L'habitat n'est pas pris en compte ici, seul l'usage privatif l'est.

Le marché de l'habitat flottant s'est très vite développé dans les années 70 par son aspect marginal et son accessibilité financière. Il permettait de résider à « moindre coût » dans les grandes villes, très prisées et où le marché de l'immobilier était exorbitant. Aujourd'hui l'habitat flottant se confronte au manque d'emplacements dédiés aux stationnements de longue durée sur le domaine public, principale zone de stationnement jusqu'alors.

La difficulté s'accroît selon l'emplacement choisi pour résider, puisque les interlocuteurs (gestionnaires, services de la navigation, propriétaires du fond) sont nombreux et leurs objectifs divergeants. Il faut composer avec les activités concurrentes qui peuvent générer des conflits d'usages (tourisme, sport, habitat). Viennent également s'ajouter aux intérêts politiques, la peur des bateaux abandonnés, la difficulté de gestion des logements flottants pouvant se déplacer et qui rendent le contrôle de conformité difficile. Ces différentes politiques et manques de réglementation adéquate, impactent le nombre de stationnements disponibles.

Même si les politiques divergent, les textes⁸⁸ de ces dernières années et les témoignages de ces habitants hors du commun, parfois regroupés en associations (Association de Défense de l'Habitat Fluvial), montrent une volonté d'évolution juridique de la part de l'administration et de prise en compte de ce mode « d'habiter ».

On constate aussi une évolution du marché de l'habitat flottant. Il tend à se sédentariser et prend des formes architecturales semblables à l'habitat terrestre. L'habitat flottant présente alors un attrait touristique, on voit apparaître un nouvel usage pour les campings. Par ailleurs, des professionnels comme « Aquashell », « La maison sur l'eau » ou « Bungaflo » tentent de plus en plus fréquemment de promouvoir le marché. Les problématiques techniques pour permettre la flottaison (répartition du poids, matériaux résistants, calcul de répartition des forces pour la plateforme, etc.) engendrent cependant l'augmentation des prix d'achat et limitent le nombre de propriétaires potentiels. Le marché des maisons flottantes à proprement dites, s'oriente vers le luxe.

Cette évolution, cette volonté de mettre en place des maisons flottantes plutôt que des péniches en France, vient entre autres des Pays Bas, plus en avance sur le concept. En effet, ce pays doit répondre au manque de place sur terre et à une altimétrie inférieure au niveau zéro des mers pour la majeure partie du territoire. Subissant de nombreuses inondations, l'habitat flottant constitue une solution et une nécessité à la pérennité du territoire. L'exemple de Maasbommel développé précédemment en témoigne.

C'est de ce type d'expérience et de conception de maison que se sont inspirés les nouveaux promoteurs en France.

A la base une lubie, un luxe, les collectivités territoriales commencent ainsi à y voir un intérêt pour un urbanisme résilient. En France, comme nous l'avons énoncé, les catastrophes naturelles et notamment les inondations se font de plus en plus fréquentes ces dernières années. L'habitat flottant vient appuyer les ambitions des acteurs du territoire pour « vivre avec l'aléa » plutôt que de « lutter contre » les phénomènes naturels. Jusqu'à présent, les protections contre les inondations ne sont que des solutions d'appoint présentant des failles dans le temps.

⁸⁸ On peut citer : le « Guide de l'habitat fluvial sur le bassin de la Seine » de 2016 ; et le rapport « Gestion et accueil des bateaux stationnaires en Ile-de-France », Conseil général des ponts et chaussées, 10 avril 2006.

Toutefois, même si l'engouement se fait ressentir à travers les études nouvellement menées sur le territoire, tel celui de la DDTM de Vendée, l'urbanisme se montre souvent être un frein. On peut citer l'expérience de « BATIFL'O » qui, suite à la tempête Xynthia et à ses conséquences humaines et financières, a souhaité éradiquer le problème en proposant des maisons flottantes pour les zones à risques. Le projet proposait également d'étendre les fonctions de l'habitat flottant aux dents creuses en ville. Ces terrains sont inconstructibles car inclus aux zones inondables mais se trouvent aux milieux d'autres maisons. Nous pourrions ici soulever les limites des documents d'urbanisme en matière de protection contre les inondations et à l'établissement de leur périmètre.

Même si les études de résistance physique au sol mouvant (eau) ont été réalisées pour la construction de la plateforme flottante sur laquelle reposera la maison flottante, un rappel à l'ordre des réglementations a empêché l'aboutissement du projet. Comme le prévoit le Code des transports, l'habitat flottant, en l'occurrence, la maison flottante, est une construction. Or, les PLU et les documents de prévention équivalant au PPRI, interdisent toute construction en zone rouge à savoir, les zones où l'aléa est fort.

Pour permettre l'évolution pérenne du territoire, des expériences urbaines pourraient être menées et réitérées pour assurer la fiabilité du projet aux yeux de l'administration ou des collectivités territoriales. C'est de cette façon qu'aux Pays Bas, le projet Maasbommel a fait évoluer l'urbanisme et les règles qui en découlent.

La dénomination des choses en France est très forte et son impact sur les régimes juridiques est très important. Ainsi, la requalification de l'habitat flottant en d'autres termes que « construction » pourrait aussi être un moyen d'envisager les maisons flottantes en zones inondables.

Toutes ces constatations et problématiques montrent l'importance de la mise en place d'une réglementation adaptée aux logements flottants, peut-être de la même façon que le statut des caravanes a évolué après la loi ALUR.

Ce travail de fin d'études sur l'analyse de la situation de l'habitat flottant en France fut très enrichissant. Le flou juridique autour de ce sujet a requis de nombreuses recherches, conciliant réglementation des bateaux, urbanisme, occupation du domaine public et interlocuteurs divers et variés. De plus, les différents entretiens menés avec les acteurs du territoire tels que Bordeaux Métropole, le Grand Port Maritime de Bordeaux, les experts maritimes et fluviaux, les architectes ; les gestionnaires tel que VNF ; les constructeurs de maisons flottantes ou encore les habitants sur l'eau eux-mêmes, ont été une importante source d'information pour constituer l'état de l'art de l'habitat flottant en France. De même, la lecture des travaux déjà réalisés à ce sujet et les documents actuels produits par les associations de ces habitants, m'ont permis de comprendre les problématiques induites par l'avènement d'une situation imprévue par l'Etat sur les eaux intérieures.

Bibliographie

Textes législatifs

Code civil
Code de l'environnement
Code de l'urbanisme
Code de la construction et de l'habitation
Code des ports maritimes
Code des transports
Code du domaine de l'Etat
Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure
Code général de la propriété des personnes publiques
Code général des collectivités territoriales
Code général des impôts
Code pénal

Loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

Loi n°92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

Décret n°2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis bateau et à la formation à la conduite.

Arrêté du 10 avril 2013 relatif à la conduite en mer des véhicules nautiques à moteur embarqués sur des navires de plaisance professionnelle immatriculés au registre international français.

Arrêté du 15 octobre 2009 relatif aux conditions d'inscription, d'immatriculation et d'apposition de marques extérieures d'identité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures

Arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones.

Arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner.

Arrêté du 28 septembre 2007 relatif au permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur, à l'agrément des établissements de formation et à la délivrance des autorisations d'enseigner.

Arrêté interpréfectoral portant règlement particulier de police de la navigation dans les eaux maritimes de l'estuaire de la GIRONDE, de la GARONNE et de la DORDOGNE, du 25 avril 2017.

Arrêté portant règlement particulier de police de la navigation sur le plan d'eau de LACANAU. 25 mai 2012.

Décision de justice

CAA Nancy, 18 décembre 2003, arrêt Hoffarth, n° 01NC01047.

CAA Nantes, 29 décembre 2014, n°13NT01048.

CAA, Douai, 1^{ère} Chambre, 17 septembre 2009, n°07DA01896

CAA, Marseille, 12 janvier 2016, n°14MA02489.

CAA, Nantes, 12 juin 2015, n°14NT00977.

CE, 1^{er} mars 1989, Béro n°71140.

CE, 3 décembre 2001, SCI des 2 et 4 rue de la poissonnerie et autres, n°236910.

CE, arrêt du 24 février 1936, société Goiffon et jorre, RO, 6378.

CE, arrêt du 8 juillet 1908, société nautique de Marseille, RO, 4167.

Journal officiel

JO AN RM Guilloteau n°26450, du 19 août 2008, p. 7176.
J.O. du 31 juillet 2003 p. 13021.
J.O. Sénat du 16 septembre 2004 p 2114.

Travaux universitaires

BERTRAND Hermine. *Vivre sur l'eau – Une exploration de l'habitat flottant*. Enoncé théorique de master en architecture, Lausanne : ENAC EPFL, 2015, 79 p.
PROU Sophie. *L'habitat flottant*. Mémoire de maîtrise d'urbanisme et d'immobilier, Nantes : Faculté de droit de Nantes, 1993, 33 p.
SAVATIER Anne. *L'habitat flottant en Ile-de-France : Bateaux-logements et établissements flottants*. Mémoire de master 2 d'immobilier, Paris : ESPI, 2008, 103 p.

Ouvrages

Antoine VIALARD. Droit maritime. Presses Universitaires de France. 1997.
ARZUL Guy. Le renouveau du droit du domaine public fluvial. Edition Johanet. 2008.
Conseil général des ponts et chaussées. Rapport « Gestion et accueil des bateaux stationnaires en Ile-de-France ». 10 avril 2006.
Direction Générale des Impôts. « Plus-values immobilières et plus-values sur biens meubles ». Bulletin officiel des impôts n°135 du 4 août 2005. P. 7.
JEGO Yves. Les bateaux-logements en Ile-de-France. Edition La Seine en Partage. 2005.
Michel REDON, Magistrat, Vice-président au tribunal de grande instance de Montauban, « Navigation fluviale ». Juin 2016.
PAPAZIAN André. Péniche de chez nous. Editions Du May. 2006.
Philippe MALINVAUD, Bernard BOUBLI. « Bateau-logement et notion d'ouvrage ». RDI. 1996. P. 575.
VNF, HAROPA Ports de Paris. Guide de l'habitat fluvial sur le bassin de la Seine. 2016.
WILLEMIN Véronique. Maisons sur l'eau. Edition Alternatives. 2008.

Sites internet

Association de Défense de l'Habitat Fluvial. Accueil, [en ligne]. Disponible sur : < www.adhf-f.org >. (consulté le 12/03/2018)
DRIEA Ile-de-France. Accueil, [en ligne]. Disponible sur : < www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=sommaire >. (consulté le 12/03/2018)
EDITIONS DE L'ECLUSE. Fluviacarte, [en ligne]. Disponible sur : < www.fluviacarte.com/fr >. (consulté le 12/03/2018)
LEGIFRANCE. Accueil, [en ligne]. Disponible sur : < www.legifrance.gouv.fr >. (consulté le 12/03/2018)
MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. A votre service, [en ligne]. Disponible sur : < www.ecologique-solidaire.gouv.fr >. (consulté le 12/03/2018)
SERVICE PUBLIC. Service public, [en ligne]. Disponible sur : < www.service-public.fr >. (consulté le 12/03/2018)
VOIES NAVIGABLE DE France. Actualités, [en ligne]. Disponible sur : < www.vnf.fr/vnf/home.vnf?action=vnf >. (consulté le 12/03/2018)
Bateaux-logements : la taxe foncière est due. In : LEGIFISCAL. Infos & conseils, [en ligne]. Disponible sur : < <https://www.legifiscal.fr/actualites-fiscales/1774-bateaux-logements-taxe-fonciere-due.html> >. (consulté le 12/03/2018)
BELLIOT-NIGET Benjamin. *Habiter une péniche à Nantes : des poules d'eau et beaucoup d'entretien*. L'Obs, [en ligne], 2013. Disponible sur : < <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-toi-mon-toit/20131108.RUE0006/habiter-une-peniche-a-nantes-des-poules-d-eau-et-beaucoup-d-entretien.html> >. (Consulté le 15/02/2018).
MEDDE, Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer. Enregistrement et titres de navigation en eaux intérieures. Décembre 2014. Disponible sur : <

http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/securite/documents/Immatriculation_EauxInterieures.pdf > (consulté le 15/05/2018)

VNF, Direction territoriale Bassin de la Seine. Liste d'attente en Ile de France. Disponible sur : < <http://www.bassindelaseine.vnf.fr/liste-d-attente-en-ile-de-france-r253.html> > (consulté le 13/04/2018)

Jérôme Heilikman, LEGISPLAISANCE. Juridique – ports de plaisance et plaisanciers : police portuaire, environnement, location, amodiation et fiscalité. 23 mars 2015. Disponible sur : < www.actunautique.com > (consulté le 15/05/2018)

Conférences

VNF. *Les rencontres nationales du tourisme fluvial*, Bordeaux, 01/02/2018 et 02/02/2018.

Témoignages

Echanges avec VNF en février 2018.

Habitant du port de Bègles (33).

Habitante d'une péniche sur le Rhône.

Gestionnaires du pôle foncier du GPMB

Chef de projet tourisme fluvial, Direction générale valorisation du territoire, Mission tourisme, Bordeaux Métropole.

Table des annexes

Annexe 1 : Lettre ADHF-F.	
Annexe 2 : Délimitation de l'espace Maritime Français.	
Annexe 3 : Carte des services instructeurs pour l'enregistrement des bateaux Eaux intérieures.	
Annexe 4 : Convention d'Occupation Temporaire.	
Annexe 5 : Autorisation d'implantation d'un établissement flottant par une mairie.	
Annexe 6 : Circonscription du Grand Port Maritime de Bordeaux.	
Annexe 7 : Logigramme immatriculation.	
Annexe 8 : Tableau récapitulatif des titres de navigation.	

Liste des figures

Figure 1 - Automoteur, péniche de type Freycinet.	8
Figure 2 - Une maison flottante proposée par Aquashell.	10
Figure 3 - Tableau des différents types de constructions flottantes.	14
Figure 4 - Une maison amphibie proposée par BACA Homes.	17
Figure 5 - Bracon d'amarrage reliant un établissement flottant à la berge.	17
Figure 6 - Schéma type de la propriété des berges, de la source du cours d'eau à la limite du DPF.	22
Figure 7 - Limite de propriété des riverains d'un cours d'eau non domanial.	23
Figure 8 - Constitution d'un cours d'eau, dont seul le fonds (berge et lit) peut faire l'objet de propriété.	23
Figure 9 – La délimitation du DPF.	24
Figure 10 - Carte de la Gironde et de ses limites administratives et de ses principaux ports.	37
Figure 11 - Carte des RPP ponctuant la Gironde, la Garonne et la Dordogne principalement localisé sur le département de la Gironde.	39
Figure 12 - Localisation du périmètre du projet des Bassins à Flot à Bordeaux.	42
Figure 13 - Plan d'une péniche, type Freycinet, adaptée au transport de marchandises, avant changement de destination.	43
Figure 14 - Plan d'une péniche type Freycinet, après réaménagement en habitation.	45
Figure 16 - Les maisons flottantes à Maasbommel.	55

Liste des tableaux

Tableau 1 - Tableau de synthèse mettant en avant les incertitudes et problématiques rencontrées	21
Tableau 2 - Tableau de synthèse des types d'autorisations délivrées actuellement selon l'emplacement convoité.	35
Tableau 3 - Les différents permis de navigation délivrés en fonction du lieu de navigation.	38

L’habitat flottant en France : cadre juridique et perspectives.

Mémoire de Master C.N.A.M., Le Mans 2018

RESUME

L’habitat flottant se développe en France dans les années 1970 après la faillite des batelleries. Très prisé pour son aspect marginal et son accessibilité financière, l’habitat s’organise principalement sur les voies d’eaux navigables du domaine public fluvial. Ce phénomène s’est accru sans cadre réglementaire proprement défini. Des questions d’ordre techniques, juridiques et fiscales en découlent et empêchent l’administration d’appliquer des règles homogènes sur le territoire. De nombreuses jurisprudences viennent ainsi ponctuer le secteur de l’habitat flottant utilisé comme résidence principale.

Inspiré par les pays voisins, tel les Pays Bas, ce mode d’habitat offre différentes perspectives. Prenant aujourd’hui l’aspect de véritables maisons flottantes, il semble offrir un nouveau visage à l’urbanisme dans les zones exposées à de forts risques d’inondation (constructions amphibies). Des professionnels tendent à promouvoir ce marché en France et se confrontent à une situation juridique incertaine. Celle-ci, ne constitue-t-elle pas un frein au développement de l’habitat flottant ? Conscients de l’évolution de ce secteur, gestionnaires, collectivités territoriales, associations et habitants aspirent à une évolution réglementaire.

Mots clés : Habitat flottant, bateau logement, établissement flottant, urbanisme, convention d’occupation temporaire (COT), port, maison flottante, maison amphibie, domaine public fluvial.

SUMMARY

The floating housing developed in France in the 1970s after the collapse of the batelleries. Highly prized for its marginal appearance and affordability, the accomodation is mainly organized on the navigable waterways of the public river domain. This phenomenon increased without a properly defined regulatory framework. Technical, legal and tax issues arise and prevent the administration to apply homogeneous rules on the territory. Thus, many jurisprudences punctuate the floating housing sector used as a main residence.

Inspired by close countries, such as the Netherlands, this way of accommodation offers different perspectives. These real floating accomodations give a new face to urban planning in areas exposed to high risks of flooding (amphibious constructions). Professionals tend to promote this market in France and face a certain legal situation. Does not it constitute an obstacle to the development of floating housing ? Aware of the evolution of this field, local authorities and local authorities aspire to change the law.

Key words : floating housing, housing vessel, houseboat, urban planning, temporary occupation agreement, harbour, amphibious house, public river domain.

Mercredi 20 septembre 2017

Madame ou Monsieur, la, ou le député,

En octobre de l'année dernière, notre Fédération des Associations de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF-F) qui regroupe la grande majorité des bateaux logements en France, avait interpellé la représentation nationale concernant l'injustice fiscale que représente l'assujettissement des bateaux logements à la taxe foncière, en application de l'article 1381-3 du CGI dont nous demandons l'abrogation. Malheureusement cette demande a été jugée irrecevable, malgré le soutien de nombreux députés. Il demeure que cette fiscalité reste particulièrement inéquitable

Cette année, en dépit des incohérences de cet assujettissement soulignées dans notre argumentaire joint, nous avons renoncé à demander l'abrogation de l'article 1381-3 du CGI mais nous vous demandons de bien vouloir déposer soit un amendement à la loi de finance soit, une proposition de loi qui modifierait l'**Article 1388 du CGI** qui stipule :

« La taxe foncière sur les propriétés bâties est établie d'après la valeur locative cadastrale de ces propriétés déterminée conformément aux principes définis par les [articles 1494 à 1508](#) et [1516 à 1518 B](#) et sous déduction de 50 % de son montant en considération des frais de gestion, d'assurances, d'amortissement, d'entretien et de réparation », afin que **la déduction soit portée à 75% pour les bateaux relevant de l'article 1381-3 du CGI** assujettis à la taxe foncière, pour prendre en considération les **charges et contraintes spécifiques** qui pèsent sur un bateau par rapport à un immeuble.

Notre demande repose sur les constatations suivantes qui différencient un bateau d'un immeuble :

- un bateau est un bien meuble [article 531 du Code civil](#) qui n'est pas cadastré ;
- le stationnement sur le domaine public fluvial est obligatoirement soumis à l'obtention d'une convention d'occupation temporaire (COT) de 5 ans, non tacitement renouvelable, précaire et révocable à tout moment;
- Cette convention prévoit le paiement d'une redevance d'occupation du dit domaine public fluvial.
- janvier 2009 « *Prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de L'obtention de cette convention suppose la conformité du bateau à l'arrêté du 19 plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures* » ;

Un bateau n'étant pas cadastré, il lui est appliqué une valeur locative « *par comparaison avec celle de locaux de référence choisis, dans la commune, pour chaque nature et catégorie de locaux* » (article 1496 du CGI).

Si cette pratique est conforme à la loi, elle ne tient cependant à l'évidence pas compte du fait que ces locaux de référence sont des immeubles cadastrés qui n'ont pas la même valeur locative et surtout ne supportent pas les mêmes charges qu'un bateau.

Particulièrement et nonobstant les autres charges spécifiques, le propriétaire d'un bateau s'acquitte d'une redevance annuelle d'occupation du domaine public de plusieurs milliers d'euros qui affecte ses facultés contributives et qui constitue à elle seule une charge objective qu'aucun autre propriétaire d'immeuble assujetti aux impôts fonciers ne paie.

La « non prise en compte » de cette charge particulière dans la détermination du revenu net foncier constitue une inégalité de répartition de la charge de l'impôt.

En vertu de l'article 13 de la déclaration des Droits de l'Homme et du citoyen préambule à notre Constitution qui stipule,

« Pour l'entretien de la force publique, et pour les dépenses d'administration, une contribution commune est indispensable : elle doit être également répartie entre tous les citoyens, en raison de leurs facultés »,

Il nous paraît juste et conforme à la loi de corriger cette inégalité de traitement devant l'impôt et d'introduire dans la loi un taux de déduction adapté pour tenir compte du surcoût que représente un bateau par rapport à un immeuble.

La très faible perte de revenu pour les collectivités territoriales pourraient être compensées à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Nous restons à votre disposition pour tout rendez-vous éventuel afin de vous présenter nos arguments de vive voix.

Espérant que vous comprendrez et soutiendrez notre démarche, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

PJ: Annexes
Argumentaire

Christian Duguet
Président de l'ADHF-F

ANNEXES

1/Extraits de la Convention d'Occupation Temporaire

ARTICLE 4 : Durée

La présente convention, consentie pour une durée de « durée acte » « unité durée acte » (5 ans pour les occupations sans investissement – 10 ans pour les occupations avec investissement avec un renouvellement de 5 ans précisé dans les règles de gestion) prend effet à compter du « date début acte ». Elle prend donc fin le « date fin acte ».

ARTICLE 6 Redevance

L'occupant s'engage à verser au « NomAC » à « VilleAC » une redevance de base « période facturation » d'un montant de « redevance par période de facturation » euros (valeur indice INSEE du coût de la construction : « indice INSEE ») qui commence à courir à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention fixée à l'article 4.

ARTICLE 11 : Précarité

La présente convention est délivrée à titre précaire et révocable.

Elle peut éventuellement être renouvelée sur demande écrite de l'occupant.

Toutefois, il s'agit d'une simple faculté et non d'une obligation pour VNF. L'occupant n'a, en effet, aucun droit acquis au maintien et au renouvellement de son titre d'occupation.

ARTICLE 14 : Interdictions liées à l'occupation

La présente convention étant consentie sous le régime des occupations temporaires du domaine public, la législation sur les baux ruraux, les baux à loyers d'immeuble à usage commercial, professionnel ou d'habitation ne s'applique pas à l'occupant du domaine public fluvial.

ARTICLE 19 : Résiliation

19.1 Résiliation sans faute

VNF se réserve, à tout moment, la faculté de résilier, par lettre recommandée avec avis de réception, la présente convention pour motif d'intérêt général lié au domaine occupé. Cette résiliation est dûment motivée.

Au terme du préavis stipulé à l'alinéa 19.4 de la présente convention, l'occupant doit remettre les lieux en état conformément à l'article 20 de la présente convention, sauf s'il en est dispensé.

19.5 Conséquences de la résiliation

L'occupant dont la convention est résiliée ne peut prétendre à aucune indemnisation quelque soit le motif de la résiliation.

2/extraits des Règles de Gestion

Article 1.01 : Objet

Le présent règlement détermine les conditions d'occupation privative du domaine public fluvial (DPF) confié en gestion à Voies navigables de France, en ce qui concerne le stationnement de bateau à usage d'habitation ou de plaisance. Il est rappelé que nul ne peut stationner sur le domaine public fluvial sans y avoir été préalablement autorisé.

ARTICLE 1.06.4 : En cas de cession

En cas de cession totale ou partielle du bateau, l'autorisation est résiliée de plein droit avec effet à la date d'enregistrement de la vente auprès du greffe du tribunal de commerce du lieu d'immatriculation.

L'acquéreur ne peut se prévaloir d'aucun droit de stationner sur le domaine public fluvial. Si celui-ci souhaite conserver le même emplacement ou en obtenir tout autre, il doit en faire la demande dans les formes prescrites à l'article 1.03.

ARTICLE 4.01 : Conditions générales d'installation

Le titulaire est tenu d'accepter les stationnements de bateaux régulièrement autorisés à s'amarrer à couple et de souffrir le passage sur son bateau des personnes se rendant ou venant des-dits bateaux stationnant à couple.

ARTICLE 4.02 : Sécurité

Le titulaire doit être en mesure de déplacer son bateau pour les besoins de la navigation ou pour tout autre motif d'intérêt public, à tout moment, à la demande des services de Voies navigables de France ou de toute autorité de l'Etat compétente.

En cas d'urgence et de carence du titulaire, il est procédé à la manœuvre nécessaire à ses frais et risques, à la diligence des services de Voies navigables de France.

Argumentaire pour une proposition de modification de l'article 1388 du CGI

Résumé : Proposition de loi ou d'amendement à la loi de finances pour 2017 en faveur des propriétaires de bateaux soumis à l'article 1381-3 du CGI : les familles vivant sur des péniches stationnaires sont assujetties à une redevance pour leur occupation du domaine public fluvial, ainsi qu'à la taxe foncière sur le fondement de textes anciens. Nous estimons que le calcul de cet impôt est inéquitable et contredit le principe de l'égalité des citoyens devant l'impôt. Afin de corriger cette inégalité, nous demandons la modification de l'article 1388 du CGI, concernant le calcul de la valeur locative cadastrale.

1/ Rappel : non assujettissement à la taxe foncière des biens meubles

L'article 1380 du code général des impôts (CGI) dispose que la « *taxe foncière est établie annuellement sur les propriétés bâties sises en France (...)* ». Le champ d'application de cette taxe est donc limité aux biens immeubles par nature ou par destination, dont l'emprise foncière se trouve sur le territoire national.

Les biens immeubles par destination sont ceux qui sont fixés au sol à perpétuelle demeure : tel n'est pas le cas, par exemple, d'un mobile-home, d'un camping-car ou d'une caravane qui serait installé sur un terrain, sans scellement et qui garderait sa capacité mobile.

S'agissant des biens qui occupent le domaine public, le Conseil d'Etat a jugé que les kiosques à journaux ou les kiosques à fleurs édifiés par une ville sur des voies publiques et loués à des particuliers ne sont pas imposables lorsqu'il résulte des clauses des cahiers des charges relatifs aux locations des dites installations, que la ville s'est réservé le droit, si elle le juge à propos pour une cause quelconque, de les supprimer momentanément ou définitivement ou encore de les déplacer et cela sans que les locataires puissent prétendre à indemnité (CE, 6.12.1929, RO 5408)¹.

2/ Conséquence : incohérence de l'assujettissement des bateaux-logements à la taxe foncière

Un bateau-logement occupe le domaine public (fluvial) de manière précaire sans aucun scellement. Ses amarres sont toujours amovibles, jamais scellées et, par sa nature, un bateau reste toujours mobile. En outre la C.O.T. signée par chaque propriétaire de bateau-logement prévoit que les différents gestionnaires du domaine se réservent le droit de déplacer le bateau à un autre emplacement en cas de besoin, et ce sans indemnité.

Ainsi, une application de l'article 1380 du CGI définissant la taxe foncière, conforme à l'esprit de ce texte devrait exclure les bateaux logements de son assiette.

Or l'administration fiscale recourt à d'autres dispositions textuelles pour imposer les familles des bateaux-logements à cette taxe : il existe dans le CGI un article très ancien (article 1381 3° du CGI) qui dispose que sont soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties « *les bateaux utilisés en un point fixe et aménagés pour l'habitation (...) même s'ils sont seulement retenus par des amarres* ». Cet article figure dans la législation depuis le début du siècle dernier, avant même l'existence de l'habitat fluvial et visait en particulier les bateaux lavoirs. Cependant, à cette époque, ces rares habitants sur l'eau bénéficiaient d'une concession de nature emphytéotique, donnant à leur occupation un caractère permanent et irrévocable.

Les bateaux-logements d'aujourd'hui ne bénéficient pas des contre-parties dont bénéficiaient les bateaux lavoirs : la convention d'occupation temporaire du domaine public est un droit personnel et incessible, précaire car valable uniquement 5 années, non tacitement renouvelable et révoquant à tout moment par l'administration.

¹ Le CE (13 avril 1988, N°64-547) a également jugé que les habitations légères ou de loisir sont imposables à la taxe foncière lorsqu'elles reposent sur des fondations ou une assise en maçonnerie telles qu'il est impossible de les déplacer sans les démolir. Si elles sont simplement posées sur le sol ou sur des supports de toute nature, elles ne sont soumises qu'à la taxe d'habitation lorsqu'elles ne disposent pas en permanence de moyen de mobilité.

De plus, il n'est pas contestable que les bateaux, en plus de constituer des biens meubles (article 531 du code civil), n'ont aucune emprise foncière, ceux-ci occupant un espace sur un fleuve ou un canal et le long de la berge, et non une parcelle cadastrée, fondement même de la taxe foncière.

3/ Injustice fiscale

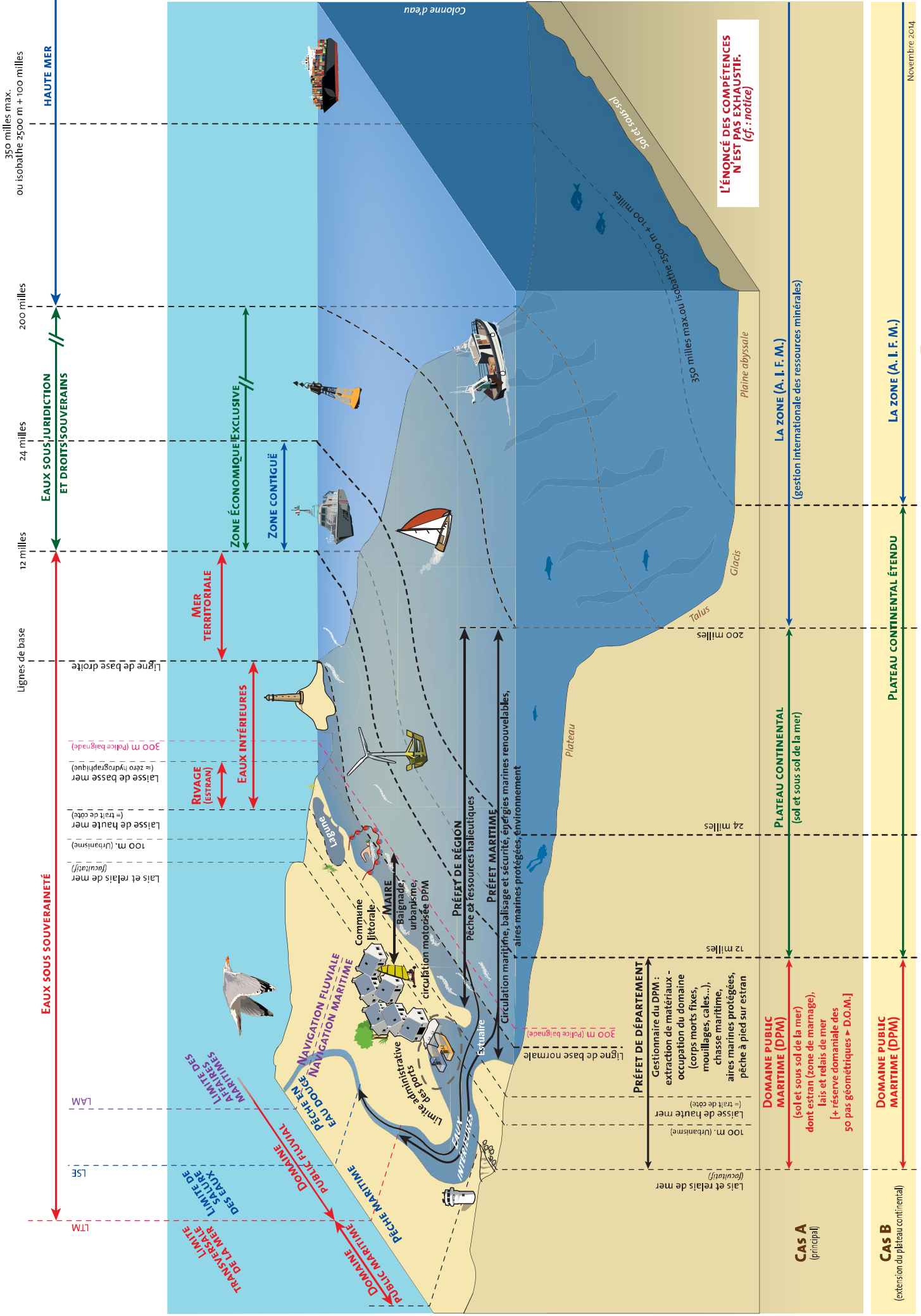
L'utilisation à titre privatif du domaine public, autorisée par la COT, soumet les occupants des bateaux logements à une redevance annuelle, ce qui est tout à fait justifié. Cependant, son montant est loin d'être négligeable puisqu'il est très supérieur au montant de la taxe foncière. Cette redevance génère pour les différents gestionnaires du domaine une recette de plus de 8 millions d'euros acquittée par environ 1000 bateaux.

Partant, les bateaux logements français s'acquittent d'une part d'une redevance au titre de leur C.O.T., et d'autre part, d'une taxe foncière sans fondement autre que ce texte ancien et contradictoire avec les principes généraux de cette taxe. Les propriétaires de bateau logement sont les seuls à payer cette taxe parmi les propriétaires de résidence mobiles (caravane, mobile-home..).

4/ Notre demande :

La demande d'abrogation de l'article assujettissant les bateaux à la taxe foncière n'ayant pas été jugée recevable, l'inégalité de traitement devant l'impôt persiste.

Pour corriger cet état de fait et en vertu du respect de l'article 13 de la déclaration des Droits de l'Homme et du citoyen préambule à notre Constitution, nous demandons à ce que les propriétaires des bateaux relevant de l'article 1381-3 du CGI puissent bénéficier d'une déduction de 75% de la valeur locative pour l'établissement du revenu net foncier.



Délimitations de l'espace maritime français



Agence des aires marines protégées



Novembre 2014

L'ÉNONCÉ DES COMPÉTENCES N'EST PAS EXHAUSTIF.
(cf. : notice)

PRÉFET DE DÉPARTEMENT

Gestionnaire du DPM :
extraction de matériaux -
occupation du domaine
(corps morts fixes,
mouillages, cales...),
chasse maritime,
aires marines protégées,
pêche à pied sur estran

PRÉFET DE RÉGION

pêche et ressources halieutiques

PRÉFET MARITIME

Circulation maritime, balisage et sécurité, énergies marines renouvelables, aires marines protégées, environnement

MAIRE

Baignade, urbanisme, circulation motorisée DPM

Commune littorale

Navigation fluviale, navigation maritime

Navigation fluviale

Navigation maritime

Navigation maritime

Navigation maritime

Navigation maritime

Navigation maritime

CAS A
(principal)

DOMAINE PUBLIC MARITIME (DPM)
(sol et sous sol de la mer)
dont estran (zone de marnage),
lais et relais de mer
(+ réserve domaniale des
50 pas géométriques > D.O.M.)

CAS B
(extension du plateau continental)

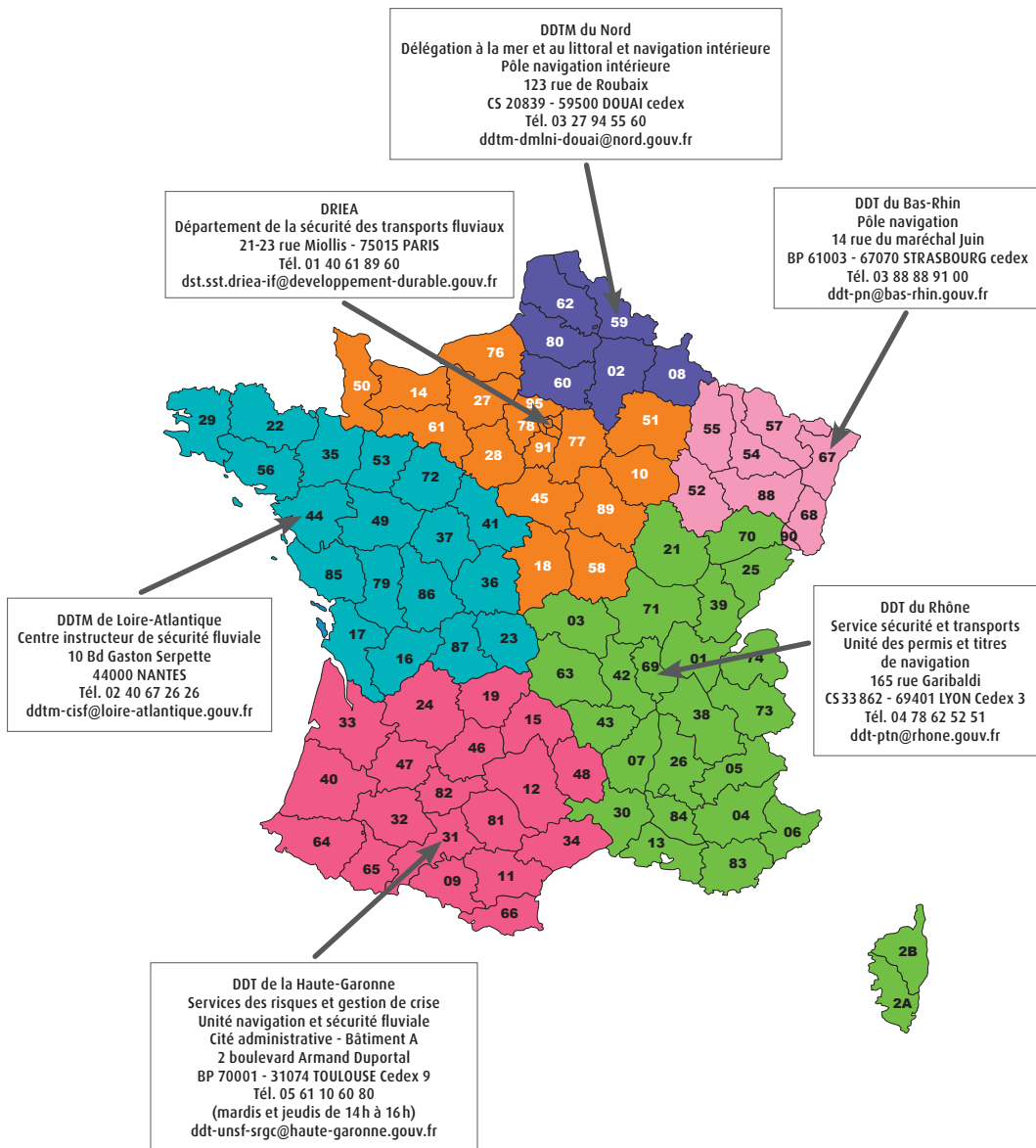
DOMAINE PUBLIC MARITIME (DPM)

PLATEAU CONTINENTAL
(sol et sous sol de la mer)

LA ZONE (A. I. F. M.)
(gestion internationale des ressources minérales)

LA ZONE (A. I. F. M.)

Coordonnées des services instructeurs



**CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE
DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL
BATEAU LOGEMENT
« N° de convention »**

Entre les soussignés

Voies navigables de France, établissement public industriel et commercial de l'Etat, représenté par « nom + prénom + fonction du représentant VNF », dûment habilité à l'effet de la présente.

désigné, ci-après, par VNF, d'une part

Et

Dénomination : « nom du client »
Domiciliation : « adresse client titulaire »
« complément client »

désigné, ci-après l'occupant, d'autre part

VISAS DES TEXTES

- Vu le code du domaine de l'Etat ;
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Vu le code de l'environnement ;
- Vu le code des transports ;
- Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960, modifié, portant statut de Voies navigables de France ;
- Vu le décret n°91-796 du 20 août 1991, modifié, relatif au domaine confié à Voies navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 ;
- Vu le décret n°91-797 du 20 août 1991, modifié, relatif aux recettes instituées au profit de Voies navigables de France par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 ;
- Vu le décret du 6 février 1932, modifié, portant règlement général de la police des voies de navigation intérieure ;
- Vu le décret n°73-912 du 21 septembre 1973, modifié, portant règlement général de police de la navigation intérieure ;
- Vu les règlements particuliers de police applicables ;
- Vu l'arrêté du 24 janvier 1992 relatif au domaine confié à Voies navigables de France.
- Vu la décision du directeur général fixant le montant des redevances domaniales applicables aux différents usages du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France et de son domaine privé du « date décision » ;
- Vu la demande de l'occupant en date du « date demande » ;
- « visa supplémentaire ».
- **Vérifier si les règles de gestion doivent être visées**

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT**TITRE I. DISPOSITIONS SPECIFIQUES****ARTICLE 1 : LOCALISATION DE L'OCCUPATION**

VNF met temporairement à la disposition de l'occupant, aux fins et conditions décrites ci-après, une partie du domaine public fluvial qui lui est confié :

Partie(s) terrestre(s) :

« commune acte » « lieu dit » « voie d'eau du partè terrestre » « PK » « rive »
« surface occupée »

et/ou

Voie(s) d'eau :

« libellé voie d'eau » « section voie d'eau » « PK voie d'eau » « rive voie d'eau » « commune voie d'eau »

et/ou

Plan(s) d'eau :

« plan d'eau » « commune plan d'eau »

« complément de localisation »

Installations annexes existantes : « installations annexes existantes »
Raccordements publics existants : « indicateur raccordement public eau », « indicateur raccordement public électricité », « indicateur public assainissement », « autres raccordements publics »
Dispositif d'amarrage existant : « dispositif d'amarrage existant »

La présente convention ne vaut que pour la localisation précédemment détaillée. Elle est consentie sous le régime des autorisations d'occupation du domaine public. L'emplacement occupé figure sur le plan annexé à la présente convention.

ARTICLE 2 : OBJET DE L'OCCUPATION

L'occupant occupe la partie du domaine public fluvial désignée ci-dessus aux fins suivantes :
Stationnement d'un bateau à usage d'habitation.

Description du bateau

Devise « devise »

Immatriculation n°: « numéro d'immatriculation »

Dimensions : « longueur » m de long

« largeur » m de large

Superficie : « superficie » m²

ARTICLE 3 : CONDITIONS PARTICULIERES DE LA CONVENTION

Néant ou « Conditions particulières ».

ARTICLE 4 : DUREE

La présente convention, consentie pour une durée de « durée acte » « unité durée acte » *5 ans pour les occupations sans investissement – 10 ans pour les occupations avec investissement avec un renouvellement de 5 ans (précisé dans les règles de gestion)*. prend effet à compter du « date début acte ». Elle prend donc fin le « date fin acte ».

ARTICLE 5 : TRAVAUX

Sans objet.

OU

ARTICLE 5 : TRAVAUX

5.1 Constructions - Aménagements

Dans le cadre des activités permises à l'article 2 de la présente convention, l'occupant est autorisé à effectuer, sur le domaine public fluvial, les constructions et aménagements (ouvrages) suivants :

Installations annexes futures : « installations annexes futures »

Dispositif d'amarrage futur : « dispositif d'amarrage futur »

Aménagements futurs : « aménagements futurs »

La description détaillée de ces ouvrages figure, le cas échéant, en annexe à la présente convention. L'occupant est tenu de conserver aux lieux mis à sa disposition la présente destination contractuelle, à l'exclusion de toute autre utilisation de quelque nature, importance et durée que ce soit.

Les travaux de constructions et d'aménagements sont entrepris dans le strict respect des dispositions stipulées aux articles 14 et 15 de la présente convention.

5.2 Exécution

L'occupant doit prévenir, par écrit, le représentant local de VNF susmentionné au moins 10 jours avant le commencement des travaux.

L'ensemble des travaux ainsi entrepris doit être conduit de façon à ne pas gêner la navigation et à la circulation sur le domaine public ; l'occupant doit se conformer à toutes les indications qui lui sont données, à cet effet, par le représentant local de VNF. Les contraintes techniques et spécifiques liées à l'ouvrage sont, le cas échéant, décrites en annexe.

5.3 Récolement

Les travaux ainsi exécutés donnent lieu à une vérification de la part du représentant local de VNF et font l'objet d'un procès-verbal de récolement. Cet acte n'engage en rien la responsabilité de VNF au regard des textes en vigueur auxquels doit se soumettre l'occupant.

ARTICLE 6 : REDEVANCE

6.1 Montant

L'occupant s'engage à verser au « NomAC » à « VilleAC » une redevance de base « période facturation » d'un montant de « redevance par période de facturation » euros (valeur indice INSEE du coût de la construction : « indice INSEE ») qui commence à courir à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention fixée à l'article 4.

Les modalités de calcul de la redevance sont précisées dans le relevé détaillé, joint en annexe.

6.2 Exigibilité

La redevance due pour l'occupation ou l'utilisation du domaine public par l'occupant est payable d'avance et annuellement. Dans ce cas, la redevance est exigible dans les trente jours (*quarante cinq jours pour les personnes morales dotées d'un comptable public*) qui suivent l'envoi du titre exécutoire de recette par VNF. Toutefois, un échéancier de paiement est proposé par le comptable à l'occupant, décomposant le montant annuel en échéance mensuelle ou trimestrielle. A chaque échéance, l'occupant devra s'acquitter du règlement auprès de l'agent comptable secondaire par chèque, virement ou prélèvement automatique.

6.3 Révision

Le montant de la redevance pourra faire l'objet d'une révision dans les conditions fixées à l'article L. 33 du code du domaine de l'Etat.

6.4 Indexation

La redevance est indexée chaque année, au 1^{er} janvier, en fonction de l'évolution de l'indice INSEE du coût de la construction. L'indice de référence servant de base à l'indexation est celui du deuxième trimestre de l'année précédant l'entrée en vigueur de la présente convention.

6.5 Pénalités

En cas de retard dans le paiement de la redevance, les sommes restant dues seront majorées d'intérêts moratoires au taux légal.

ARTICLE 7 : GARANTIES (DEPOT)

A la signature de la présente convention, l'occupant adresse au « NomAC » une somme de « garantie » euros à titre de dépôt de garantie. Ce dépôt de garantie correspond à deux mois de redevance pour un stationnement de bateau-logement.

Un récépissé de ce versement est établi en retour par le « NomAC ». Ce dépôt de garantie est non productif d'intérêts.

Il est restitué à l'occupant à la fin de la convention une fois constaté que l'ensemble des obligations mises à sa charge ont bien été exécutées, notamment celles relatives à la remise en état des lieux et au paiement des redevances. A l'issue de la convention, toute somme dont l'occupant demeurerait redevable s'impute sur le dépôt de garantie.

En cas d'insuffisance de ce dépôt, VNF engage toutes poursuites qu'il juge utile.

OU

ARTICLE 7 : GARANTIES (CAUTION)

Dans le délai d'un mois suivant la signature de la présente convention, l'occupant fournit au « NomAC » une caution bancaire d'un montant de « garantie » euros. La caution bancaire est fournie pour toute la durée de la présente convention.

Un récépissé de cette remise est établi par le « NomAC ».

Elle est restituée à l'établissement bancaire à la fin de la convention une fois constaté que l'ensemble des obligations mises à la charge de l'occupant sont exécutées, notamment celles relatives à la remise en état des lieux et au paiement des redevances. A l'issue de la convention, toute somme dont l'occupant demeure redevable entraînera la mise en jeu de ladite garantie.

En cas d'insuffisance de cette caution, VNF engage toutes poursuites qu'il juge utile.

OU

ARTICLE 7 : GARANTIES (EN CAS DE COT FAISANT SUITE A UNE COT INITIALE AVEC DEPOT DE GARANTIE)

L'occupant a déjà versé un dépôt de garantie d'une somme de « garantie » euros au titre de la première convention d'occupation temporaire « numéro COT acte initial ».

Il est restitué à l'occupant à la fin de la présente convention une fois constaté que l'ensemble des obligations mises à sa charge ont bien été exécutées, notamment celles relatives à la remise en état des lieux et au paiement des redevances. A l'issue de la convention, toute somme dont l'occupant demeurerait redevable s'impute sur ce dépôt de garantie.

En cas d'insuffisance de ce dépôt, VNF engage toutes poursuites qu'il juge utile.

TITRE II. DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 8 : ETAT DES LIEUX ENTRANT ET SORTANT

L'occupant prend les lieux dans l'état à la date d'effet de la convention.

Un état des lieux entrant, contradictoire, des parties terrestres (bâties ou non) et/ou en eau désignées à l'article 1^{er} de la présente convention est dressé en double exemplaire, par le représentant local de VNF ou son délégué. Dans ce cas, il est annexé à la présente convention.

Quinze jours avant l'expiration de la convention ou à son expiration en cas de résiliation-sanction, un pré-état des lieux sortant contradictoire est dressé dans les mêmes formes. Il constate et chiffre, le cas échéant, les remises en état, réparations ou charges d'entretien incombant à l'occupant.

L'état des lieux sortant définitif, également contradictoire, est alors dressé à l'issue du délai imparti à l'article 21 de la présente convention, lequel constate et chiffre les remises en état, les réparations ou charges d'entretien non effectuées. L'occupant en règle le montant sans délai, sous peine de poursuites immédiates.

En cas de dispense éventuelle de remise en état, l'état des lieux sortant définitif est dressé à l'issue de la présente convention.

ARTICLE 9 : CARACTERE PERSONNEL DE LA CONVENTION

La présente convention est consentie pour un usage exclusif de l'occupant **ou de l'entité occupant dans le cas d'un titre délivré à des co-contractants**. Dès lors, l'autorisation d'occuper le domaine public fluvial est strictement personnelle.

ARTICLE 10 : CESSION A UN TIERS

Conformément à l'article 9 de la présente convention, l'occupation privative du domaine public fluvial étant rigoureusement personnelle, la convention ne peut être cédée ou transmise à un tiers.

Toute cession ou apport à un tiers, à quelque titre et sous quelque modalité que ce soit (de tout ou partie des droits conférés par la présente convention, est en conséquence nul et de nul effet.

ARTICLE 11 : PRECARITE

La présente convention est délivrée à titre précaire et révocable.

Elle peut éventuellement être renouvelée sur demande écrite de l'occupant.

Toutefois, il s'agit d'une simple faculté et non d'une obligation pour VNF. L'occupant n'a, en effet, aucun droit acquis au maintien et au renouvellement de son titre d'occupation.

L'occupant qui souhaite ainsi voir la présente convention renouvelée devra en faire la demande par écrit trois mois avant l'échéance énoncée aux articles 4 et 18. **Si rien ne s'y oppose, le renouvellement peut-être accepté. Un refus de renouvellement fera l'objet d'une réponse motivée de la part de VNF.**

Lorsqu'une convention d'occupation du domaine public est expirée et n'a pas été renouvelée, la circonstance que l'occupant ait pu se maintenir sur le domaine public fluvial par tolérance de VNF, ne peut être regardée comme valant renouvellement de la convention.

ARTICLE 12 : SOUS-OCCUPATION (AUCUNE)

Toute mise à disposition par l'occupant au profit d'un tiers de tout ou partie des lieux définis aux articles 1 et 5 de la présente convention, que ce soit à titre onéreux ou gratuit, est strictement interdite. **Il s'agit ici de l'emplacement du bateau et non du bateau.**

ARTICLE 13 : DROITS REELS

La présente convention n'est pas constitutive de droits réels au sens de l'article L. 2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques.

ARTICLE 14 : INTERDICTIONS LIEES A L'OCCUPATION

La présente convention étant consentie sous le régime des occupations temporaires du domaine public, la législation sur les baux ruraux, les baux à loyers d'immeuble à usage commercial, professionnel ou d'habitation ne s'applique pas à l'occupant du domaine public fluvial.

La présente convention ne vaut par ailleurs, en aucun cas, autorisation de circulation ou de stationnement de véhicules sur les chemins de halage. En outre, aucun dépôt, aucune clôture, aucun obstacle quelconque ne doit embarrasser les bords de la voie navigable ni les chemins de service.

ARTICLE 15 : OBLIGATIONS DE L'OCCUPANT

15.1 Information

L'occupant a le devoir d'informer, sans délai, le représentant local de VNF de tout fait même s'il n'en résulte aucun dégât apparent, dommage, détérioration, de nature à préjudicier à la dépendance du domaine public fluvial occupé.

15.2 Respect des lois et règlements

L'occupant a l'obligation de se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment aux prescriptions des différentes polices relevant de la compétence de l'Etat (eau, environnement, navigation) ainsi qu'à celles prévues aux textes en vigueur.

La présente convention ne vaut pas, par ailleurs, autorisation au titre des différentes polices sus-visées. En cas de travaux, la présente convention ne vaut pas permis de construire et ne dispense pas l'occupant de la déclaration exigée en cas de travaux exemptés du permis de construire.

L'occupant satisfait à l'ensemble des dispositions légales ou réglementaires qui sont ou viendraient à être prescrites, en raison de son occupation. Il effectue à ses frais, risques et périls et, conserve à sa charge, tous travaux, installations qui en découleraient.

L'occupant doit en outre disposer en permanence, de toutes les autorisations requises pour les activités, le cas échéant, exercées.

15.3 Règles de sécurité et d'hygiène, respect de l'environnement

L'occupant s'engage à occuper son bateau pour un usage d'habitation en prenant toute garantie nécessaire au respect de la législation en matière de sécurité, d'hygiène et d'environnement (notamment concernant la gestion des déchets et l'évacuation des eaux usées). Dans le cadre de l'entretien des espaces verts, l'occupant veille à utiliser des méthodes respectueuses de l'environnement et à ce titre l'utilisation de produits phytosanitaires est interdite « bord à voie d'eau ».

15.4 Obligations découlant de la réalisation de travaux

Au cours des travaux autorisés à l'article 5 de la présente convention, l'occupant prend toutes les précautions nécessaires pour empêcher la chute de tous matériaux ou objets quelconques dans la voie navigable et enlève, sans retard et à ses frais, ceux qui viendraient cependant à y choir.

Aussitôt après leur achèvement, l'occupant enlève, sous peine de poursuites, sans délai et à ses frais, tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats, remblais, immondices ou objets quelconques qui encombrant le domaine public fluvial ou les zones grevées de la servitude de halage.

15.5 Responsabilité, dommages, assurances

- Dommages

Tous dommages causés par l'occupant aux ouvrages de la voie d'eau, aux parties terrestres du domaine public fluvial occupées, ou à ses dépendances, doivent immédiatement être signalés à VNF et réparés par l'occupant à ses frais, sous peine de poursuites.

A défaut, en cas d'urgence, VNF exécute d'office les réparations aux frais de l'occupant.

- Responsabilité

L'occupant est le responsable de tous les dommages, directs ou indirects, quelle que soit leur nature, affectant tant le domaine public fluvial que les constructions et aménagements effectués par lui, qu'ils résultent de son occupation, qu'ils soient causés par son fait, par le fait des personnes dont il doit répondre ou par les choses qu'il a sous sa garde, et ce, que le dommage soit subi par VNF, par des tiers ou par l'Etat, ou, le cas échéant, par des usagers de la voie d'eau.

La surveillance des lieux mis à disposition incombant à l'occupant, VNF est dégagé de toute responsabilité en cas d'effraction, de déprédation, de vol, de perte, de dommages ou autre cause quelconque survenant aux personnes et/ou aux biens.

- Assurances

En conséquence de ses obligations et responsabilités, l'occupant est tenu de contracter, pour la partie du domaine public fluvial mis à sa disposition et pendant toute la durée de la convention, toutes les assurances nécessaires relatives à l'objet et à l'usage défini à l'article 2 (civile, professionnelle, vol, explosion, risque d'incendie, dégâts des eaux, risques spéciaux liés à son activité, etc.) et doit en justifier à la première demande de VNF.

Cette assurance doit obligatoirement comporter la couverture des frais de renflouement du bateau.

15.6 Entretien, maintenance, réparation

Les ouvrages édifiés par l'occupant ainsi que les éléments du domaine public fluvial mis à sa disposition, doivent être entretenus en bon état par l'occupant à ses frais et qui, en bon père de famille, s'y oblige de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

15.7 Impôts et taxes

L'occupant prend à sa charge tous les impôts, contributions et taxes de toute nature, présents et à venir, auxquels sont ou pourraient être assujettis les terrains, bâtiments, aménagements, constructions occupées en vertu de la présente convention, quelles que soient la nature et l'importance desdits impôts et taxes.

Concernant spécifiquement la taxe foncière, l'occupant est redevable de celle-ci pour les seules édifications, constructions et aménagements qu'il a été autorisé à réaliser dans le cadre de la présente convention, ce, jusqu'à l'échéance de celle-ci.

Par ailleurs, si VNF devenait redevable au cours de la convention de la taxe foncière sur l'ensemble des immeubles faisant partie du domaine public fluvial confié, l'occupant s'engage d'ores et déjà à rembourser le montant de l'impôt afférent à son occupation et acquitté par VNF, à première demande et ce jusqu'à l'échéance de ladite convention.

ARTICLE 16 : PREROGATIVES DE VNF

16.1 Droit d'intervention et de circulation sur le domaine

L'occupant doit laisser circuler les agents de la représentation locale de VNF sur les emplacements occupés. En cas de travaux sur les berges ou de dragage, l'occupant doit, le cas échéant, laisser les agents de la représentation locale de VNF exécuter les travaux dans le périmètre qu'ils auront défini.

16.2 Absence d'indemnité pour troubles de jouissance

L'occupant ne peut prétendre à aucune indemnité ou autre droit quelconque pour les troubles de jouissance résultant des réparations, travaux d'entretien, quelle que soit la nature, qui viendraient à être réalisés sur le domaine public fluvial et ce quelle que soit la durée.

Il ne peut davantage y prétendre pour les dommages ou la gêne causés par la navigation, l'entretien et, d'une manière générale, l'exploitation de la voie d'eau.

TITRE III. FIN DE CONTRAT

ARTICLE 17 : TERME NORMAL

La présente convention prend fin à la date prévue à l'article 4 ou en cas de cession du bateau à usage d'habitation (formalités au greffe du tribunal de commerce effectuées).

En cas de décès du ou d'un des titulaires du titre d'occupation domaniale, la présente convention reste en vigueur au profit :

- **du conjoint ou du co-contractant** ainsi que les ascendants ou descendants directs lorsqu'il occupent eux-mêmes le bateau à usage d'habitation **et qu'ils souhaitent continuer à l'occuper.**
- ou de ses héritiers jusqu'à la liquidation de la succession pendant une durée maximale de 6 mois.

ARTICLE 18 : CADUCITE

La convention est réputée caduque notamment dans le cas de la dissolution de l'entité occupante.

Sous peine de poursuites, l'occupant dont la convention est frappée de caducité, ou ses ayants droit, le cas échéant, doivent procéder à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 20 de la présente convention sauf dans le cas de la dispense éventuellement accordée.

Ils ne pourront prétendre à aucune indemnisation.

ARTICLE 19 : RESILIATION

19.1 Résiliation sans faute

VNF se réserve, à tout moment, la faculté de résilier, par lettre recommandée avec avis de réception, la présente convention pour motif d'intérêt général lié au domaine occupé. Cette résiliation est dûment motivée.

Au terme du préavis stipulé à l'alinéa 19.4 de la présente convention, l'occupant doit remettre les lieux en état conformément à l'article 20 de la présente convention, sauf s'il en est dispensé.

19.2 Résiliation-sanction

En cas d'inexécution ou d'inobservation par l'occupant, d'une quelconque de ses obligations, VNF peut résilier par lettre recommandée avec avis de réception la convention, à la suite d'une mise en demeure adressée en la même forme, restée en tout ou partie sans effet, et ce, sans préjudice des poursuites contentieuses qui peuvent être diligentées à son encontre. Cette résiliation est dûment motivée.

Sous peine de poursuites, l'occupant dont la convention est résiliée doit procéder, à ses frais et sans délai, à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 20 de la présente convention, sauf s'il en est dispensé.

19.3 Résiliation à l'initiative de l'occupant

L'occupant a la faculté de solliciter la résiliation de la présente convention par lettre recommandée avec avis de réception sous réserve de respecter le préavis prévu à l'alinéa 19.4.

Sous peine de poursuites, l'occupant doit procéder à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 20, sauf s'il en est dispensé.

19.4 Préavis

- Résiliation sans faute

La résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général lié au domaine occupé (alinéa 19.1) prend effet à l'issue de l'observation d'un préavis de « délai de préavis-résiliation VNF » mois à compter de la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception, sauf cas d'urgence.

- Résiliation-sanction

La résiliation de la présente convention pour faute (alinéa 19.2) prend effet, à réception de la lettre recommandée avec avis de réception prononçant la résiliation de la convention.

- Résiliation à l'initiative de l'occupant

La résiliation de la présente convention à l'initiative de l'occupant (alinéa 19.3) prend effet à l'issue de l'observation d'un préavis de « délai de préavis-résiliation client » mois à compter de la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception.

19.5 Conséquences de la résiliation

L'occupant dont la convention est résiliée ne peut prétendre à aucune indemnisation quelque soit le motif de la résiliation.

La redevance est réputée due jusqu'à la date effective de la résiliation.

Dans le cadre des résiliations visées aux alinéas 19.1 et 19.3, la partie de la redevance qui aura fait l'objet d'un paiement forfaitaire d'avance et correspondant à la période restant à courir est remboursée à l'occupant.

ARTICLE 20 : REMISE EN ETAT DES LIEUX (COT INITIALE)

20.1 Principe

A l'expiration de l'occupation, quel qu'en soit le motif, l'occupant doit sous peine de poursuites remettre les lieux en état, et ce, dans un délai de « délai de remise en état » mois.

20.2 Possibilité de dispense

L'occupant pourra être dispensé de la remise en état des lieux dans le cas où VNF, avant l'issue de la présente convention accepterait, expressément et par écrit, l'intégration au domaine public fluvial de tout ou partie des ouvrages que l'occupant aura été autorisé à effectuer.

20.3 Renouveaulement de l'occupation faisant suite à la délivrance d'un précédent titre d'occupation

Dans le cas du maintien de l'occupation et sans interruption par rapport au précédent titre d'occupation, la remise en état des lieux prévue à l'article 20.1 est reportée à nouvelle date d'échéance de l'acte.

TITRE IV. AUTRES DISPOSITIONS

ARTICLE 21 : LITIGES

Tous les litiges nés de l'interprétation ou de l'exécution des clauses de la présente convention seront, faute d'être résolus à l'amiable entre VNF et l'occupant, exclusivement soumis au tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 22 : ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes et de leurs suites, et notamment en cas de réclamations, les parties font élection de domicile :

Pour VNF : « description subdivision » « adresse subdivision » « code postal subdivision » « commune subdivision »

Pour l'occupant : « nom client » « numéro voie facturation » « type voie facturation » « nom voie facturation » complément voie facturation « code postal facturation » « commune facturation ».

ARTICLE 23 : ANNEXES

- « libellé annexe »
- « libellé annexe »

Fait en trois exemplaires,
A « ville », le

*Pour le Directeur général de VNF et par délégation
« Nom représentant VNF »
« Fonction représentant VNF »*

*Pour l'occupant
« Nom client »*

*(Cachet de la collectivité ou
de la société, le cas échéant)*

Conformément aux articles 32, 38, 39 et 40 de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, l'intéressé est informé du caractère obligatoire ou facultatif des réponses, de son droit d'accès, de rectification ou de suppression des informations le concernant auprès du représentant local de Voies navigables de France.

Le Maire

à

Direction de l'Aménagement Urbain
et des Services Techniques
Service Direction Générale des Services

Dossier suivi par :

Tél. :

Fax :

e-mail :

N/Réf :

Objet :

Monsieur,

Suite à votre rencontre avec M. _____, adjoint chargé de l'urbanisme et du développement durable, le 19 octobre dernier, vous nous avez transmis quelques informations complémentaires pour ce qui concerne la mise à l'eau d'un bateau sur le plan d'eau situé au lieu-dit _____ dont M. _____ souhaite devenir propriétaire.

Il s'agit d'une plateforme d'environ 118m² pour une surface d'hébergement de 70 m² placée sur des flotteurs. L'établissement flottant est ainsi équipé pour :

- le traitement des eaux usées, un système de phytoépuration flottante permet de rejeter, après traitement par les plantes, les eaux directement dans l'eau de l'étang,
- l'accès à l'eau potable, des cuves d'eau utilisées pour les bateaux seront mises en place,
- l'accès à l'électricité, des panneaux photovoltaïques alimenteront les besoins du bateau.

J'ai pris connaissance et étudié le dossier de M. _____ porteur du projet. Cet hébergement flottant, immatriculé comme un bateau, nécessite a priori l'obtention uniquement d'un accord de la part des services de la DDTM. Je souhaiterais, en conséquence être destinataire de cette autorisation ou autre certificat d'occupation temporaire, dès sa délivrance.

Il est précisé également que, dans ce secteur à vocation agricole et naturelle, aucun déploiement du réseau d'assainissement collectif et de l'éclairage public ne sera effectué.

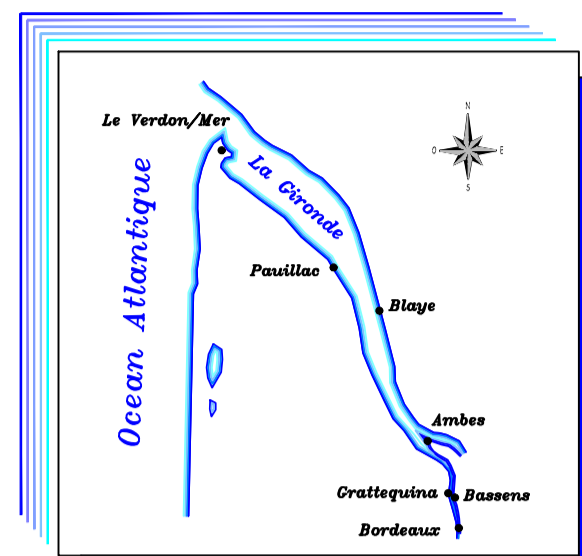
Par ailleurs, s'agissant de la création d'un « hébergement à l'année », plusieurs points techniques devront être mis en œuvre :

- Le bateau sera amarré à la berge mais le ponton ne devra pas être fixé à l'embarcation,
- l'acheminement des cuves d'eau ne devra pas perturber la tranquillité du secteur tant en terme de fréquence de ravitaillement qu'en importance du chargement,
- la structure devra répondre aux réglementations applicables aux bateaux et péniches.

Enfin, comme une péniche à vocation de logement, M. _____ devra s'acquitter des taxes foncières et d'habitation (art. 1381, 3° du code général des impôts) et des taxes d'enlèvement des ordures ménagères. Il en est de même en cas de vente, le droit de « stationnement » du bateau ne sera pas transmissible.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

PLAN D'ASSEMBLAGE

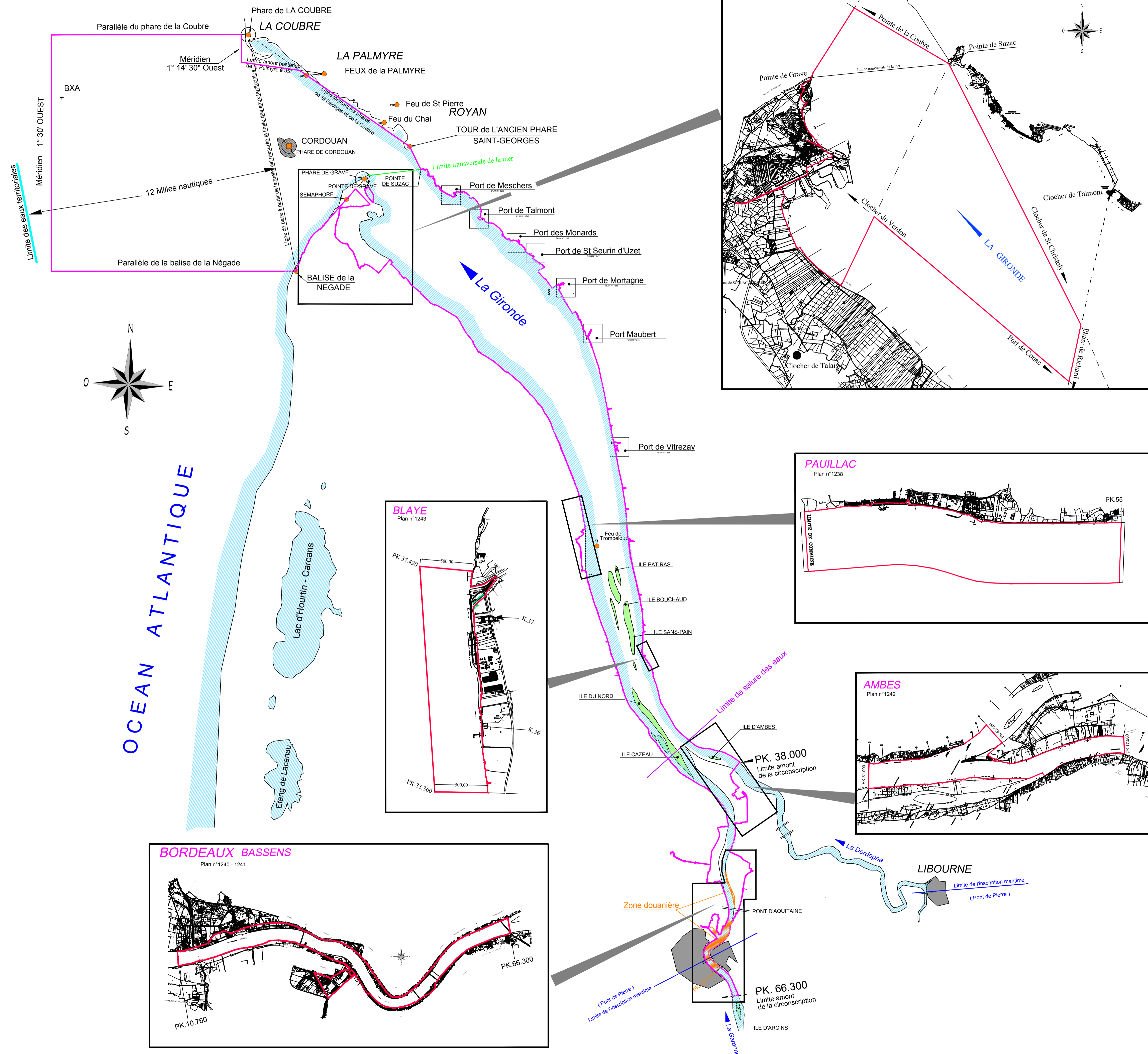


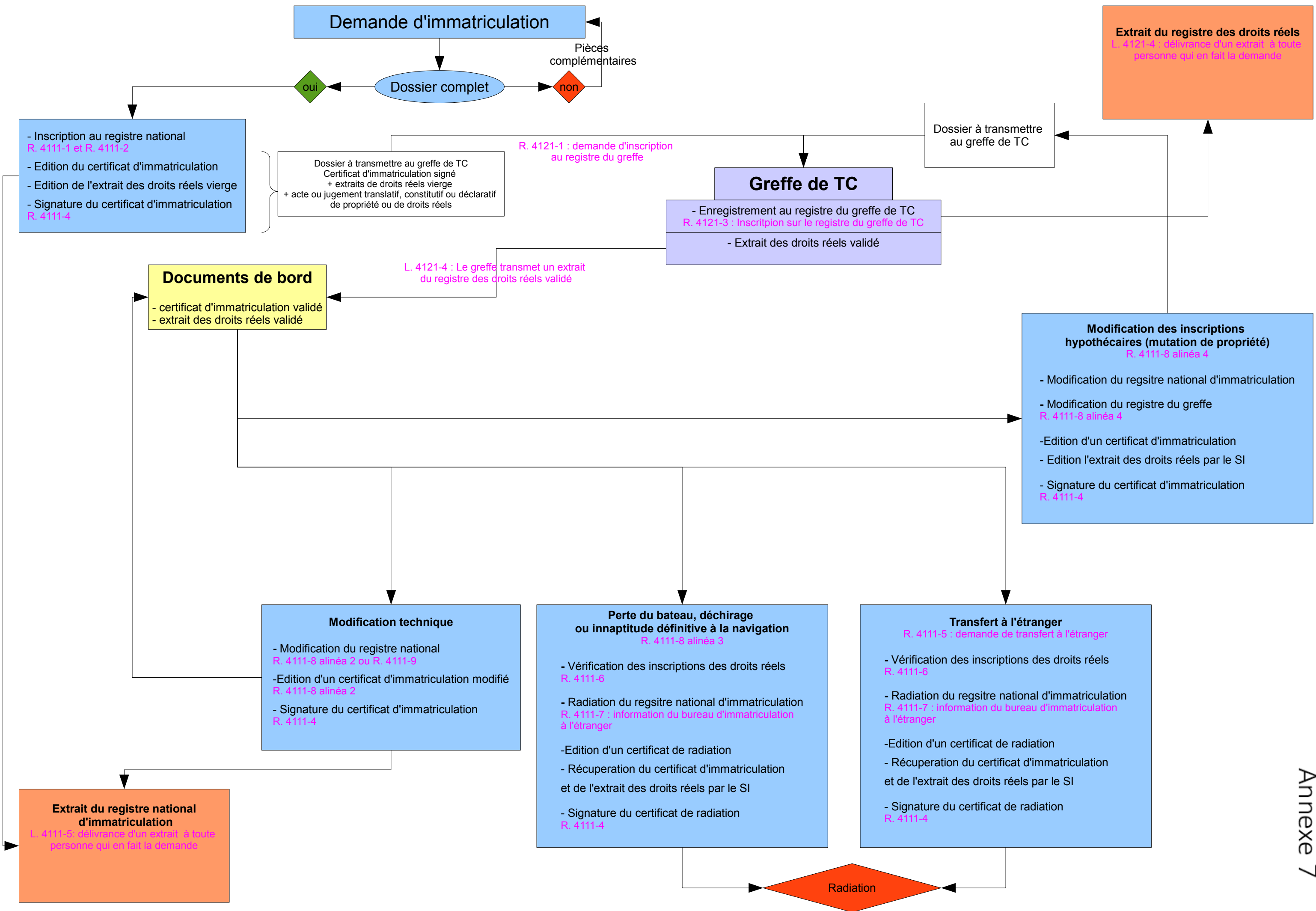
**Limites administratives
comprises dans la circonscription
du
Grand Port Maritime de Bordeaux**

Grand Port Maritime de Bordeaux Direction de la stratégie et du développement Département de l'aménagement foncier Cellule Foncier et dessin 152, Quai de Biscan 33062 Bordeaux Cedex Tel : 05 56 90 57 44 Fax : 05 56 90 57 32	Echelle : 1/200 000	Classement	
Dressé par	Nom du plan	Date	Chef de département
D. Manó	Assemblage	16/03/2018	M. Dominique BICHON
			Dessinateur
			Denis MANO

Légende :

- Limite de la Circonscription du Grand Port Maritime de Bordeaux décret du 20 juillet 2001
- Délimitation des ports : Le Verdon sur Mer (arrêté du 18 juin 1976, complété par celui du 2 mars 1981)
Pauillac (arrêté du 15 décembre 1893)
Blaye (arrêté du 4 septembre 1893, modifié par celui du 13 juillet 1984)
Ambès (arrêté du 6 juin 1934, modifié par celui du 13 juillet 1984)
Bordeaux-Bassens (arrêté du 13 Juillet 1984) modifié par celui du 26 Juin 1998
- Limite des eaux territoriales (limite du domaine public maritime) Loi du 24 décembre 1971
- Limite transversale de la mer : décret du 26 août 1857
- Limite de salure des eaux : décret du 6 septembre 1907
- Limite de l'Inscription Maritime : décrets des 27 novembre 1956 et 31 Juillet 1959
- Limite des zones douanières : arrêté du 17 décembre 1958 modifié par celui du 3 mars 1965





TITRES DE NAVIGATION PAR TYPE DE BATEAU

Catégorie		Critère	Titre de Navigation	Organisme de contrôle (D 42221-17 à D. 4221-20)	Prescription technique 2009	Durée maximale du titre (à partir de la dernière mise à sec)	
B a t ê m e n t	B a t e a u	Bateau de marchandises	>= 20 m ou >= 100 m ³	Certificat communautaire (D. 4221-1)	Expert ou SdC (SdC obligatoire si > 110 m ou obligation par ADNR)	AM du 30/12/2008	5 ans (10ans neuf)
			< 20 m et < 100 m ³	Certificat de bateau (D. 4221-3)	Expert ou SdC (SdC obligatoire si obligation par ADNR)	AM du 17/03/1988 (annexe II)	
			pousseur remorqueur	Certificat communautaire (D. 4221-1)		AM du 30/12/2008 (notamment chapitre 16)	
		Bateau à passagers	>12 pass.	Certificat communautaire (D. 4221-1)	Expert ou SdC (SdC obligatoire si > 150 pass. En zone 3/4 ou si > 75 pass. En zone 1/2)	AM du 30/12/2008 (notamment chapitre 15)	5 ans
			<= 12 pass.	Certificat de bateau (D. 4221-3)	Expert ou SdC (2)	Division 240 ou décret n° 96-611	5 ans (10ans neuf)
		Bateau de plaisance	>= 20 m ou >=100 m ³	Certificat communautaire (D. 4221-1)	Organisme notifié ou Expert ou SdC (D. 4221-47)	AM du 19/01/2009	10 ans (D. 4221-47)
	< 20 m et < 100 m ³		Carte de circulation (D. 4221-4)	-	Division 240 ou décret n° 96-611	illimité	
	Engin flottant	-	Certificat communautaire (D. 4221-1)	Expert ou SdC	AM du 30/12/2008 (notamment chapitre 17)	5 ans (10ans neuf)	
	Etablissement flottant	EF à usage autre que privé	Certificat d'Etablissement flottant (D. 4221-5)	Expert ou SdC (SdC obligatoire si > 300 pers.)	arrêté prévu	10 ans	
		EF à usage privé >= 20 m				illimité	
EF à usage privé et < 20m							

L'habitat flottant en France : cadre juridique et perspectives

Résumé

Depuis plusieurs années en France, on voit apparaître le long des berges une nouvelle forme d'usage des voies d'eau, l'habitat flottant. Le marché de l'habitat flottant s'est très vite développé dans les années 1970 des suites de la faillite de la batellerie, pour son aspect marginal et son accessibilité financière. Il permettait de résider à « moindre cout » dans les grandes villes, très prisées et où le marché de l'immobilier était exorbitant. Au XIXème siècle, les batelleries traditionnelles disparaissent petit à petit face au développement du chemin de fer et du trafic routier. De nombreux bateaux, jugés non rentables pour la navigation, sont mis hors service et, s'ils ne sont pas détruits (déchirage), sont vendus à petit prix.

La plupart des péniches marchandes prennent donc un nouveau départ, s'agissant de modifier leur destination première de transport commerce. Les cales sont réhabilitées et permettent l'aménagement de véritable habitation, habitat flottant et naviguant. C'est ainsi que l'habitat flottant trouve ses sources. Cette nouvelle mode permet de réinvestir les berges du domaine publique fluviale trop longtemps délaissées. Elle symbolise le regain d'intérêt pour les fleuves. Cependant, l'Etat n'avait pas envisagé un tel engouement. Ce phénomène s'est donc développé sans le contrôle de l'administration engendrant des problématiques juridiques.

L'habitat flottant consiste à concevoir l'habitat dans une entité flottante. L'habitat flottant se présente donc sous différentes formes, sous différentes tailles qu'il s'agisse de bateaux logements ou de véritables maisons flottantes d'un point de vue architectural. L'habitat flottant, c'est l'évolution de l'habitat mis en place pour les mariniers sur un bateau en tant que résidence principale.

A mi-chemin entre le bateau et le logement, l'habitat flottant n'a pas de statut juridique propre. **Cette situation juridique ne constitue-t-elle pas un frein au développement de ce secteur ?**

La situation de l'habitat flottant tend à évoluer en France quant aux premiers constats recensés par Sophie PROU dans son mémoire en 1993. Toutefois le statut juridique n'est pas encore expressément prévu par les textes. En effet, l'habitat flottant, parfois mobile, parfois immobile, suppose des adaptations juridiques selon le type de construction choisi par le propriétaire et selon l'emplacement convoité. La difficulté se pose lorsqu'il faut qualifier le bien, de meuble ou d'immeuble, pour l'application du droit commun. La dénomination est très importante en droit français surtout en matière de litige.

La base de la réglementation est régie par le Code des transports. Ce-dernier distingue deux types de constructions susceptibles d'accueillir des habitants au titre de résidence principale : les bateaux logements et les établissements flottants.

Les bateaux logements

Ainsi, lorsqu'il s'agit d'un bateau mobile, les procédures à suivre semblent constantes et la gestion possible. Le guide de l'habitat fluvial sur le bassin de la Seine de 2016, constitue un premier document d'appui des démarches administratives à suivre pour les habitants et les institutions. Cependant, il n'a pas valeur d'acte réglementaire contrairement au règlement fixant les conditions d'occupation privative du domaine public fluvial par des bateaux logement et des bateaux de plaisance à usage privé, approuvé par le conseil d'administration de Voies Navigables de France le 29 mars 2012. Celui-ci affirme les démarches déjà entreprises par les administrations pour régulariser la navigation sur les eaux intérieures domaniales sous la gestion de VNF. Les documents (certificat d'immatriculation du bateau, certificat d'assurance, permis de navigation du bateau, compte rendu et plan de

sondage validé, titre de navigation, certificat de bateau, vignette pour le passage des écluses, etc.) sont demandés aux propriétaires de bateaux logements au même titre que pour les bateaux de plaisance classiques.

Pour la question de l'habitation et donc du stationnement, l'avis des communes est pris en compte par les gestionnaires comme le stipule l'article L 2124-13 du CGPPP. Le stationnement sur les eaux domaniales d'une durée supérieure à 21 jours, est soumis, comme toute occupation du domaine public, à la délivrance d'une autorisation. Dans notre contexte, elle est appelée Convention d'Occupation Temporaire et doit être demandée au gestionnaire de la voie d'eau concernée. Comme le stipule son titre, cette COT confère un statut précaire à son propriétaire. En effet, l'occupation privative du domaine public ne peut constituer une appropriation des lieux par le propriétaire qui ne peut s'y établir qu'à titre temporaire. D'autre part, pour régler la question économique qu'induit l'habitat flottant pour les communes surtout lorsque ce dernier est relié aux réseaux, les habitants des bateaux logements mobiles sont sujets aux impôts locaux : taxe foncière et taxe d'habitation. Toutefois, le débat sur la question de l'application de la taxe foncière persiste entre les habitants et l'administration. Soumis à la redevance pour l'occupation du domaine public, les habitants s'estiment lésés. L'Association ADHF a récemment émis une lettre au gouvernement pour envisager une évolution juridique, à laquelle ce dernier répond négativement en s'appuyant sur le code général des impôts.

Concernant son intégration à l'urbanisme, les bateaux logements se doivent de respecter sur le réseau confié en gestion à VNF, le règlement précédemment cité en date du 29 mars 2012. « L'aspect visuel » des bateaux sera prévu par un cahier des prescriptions particulières élaboré entre les associations, les collectivités locales et VNF, ou à défaut, seront souhaités les bateaux de type architectural « traditionnel », c'est-à-dire sans superstructure autre que la timonerie. Le tirant d'air des bateaux est ainsi limité. Les bateaux ne doivent pas excéder un niveau habitable dépassant le pont principal ; les installations techniques nécessaires à la navigation ou spécifiques au bateau sont autorisées au-delà des dimensions du gabarit de navigation du moment qu'elles sont amovibles ; aucune surélévation n'est autorisée au-delà d'un tirant d'air de 5 mètres sauf autre gabarit prescrit par la voie d'eau sur laquelle il stationne. La taille maximale des bateaux est fixée à 40 m de long et 6 m de large.

Tout projet de construction, adjonction, modification ou substitution du bateau est soumis à l'accord de VNF et au service en charge de la sécurité des bateaux. Toute demande visant à agrandir le bateau sur sa hauteur est regardé comme une modification. Seule une émergence supérieure peut être admise ponctuellement pour la timonerie et les écoutilles, sur 15% au maximum de la surface du pont principal. Au-delà de ce pourcentage, toute modification et/ou portant sur la longueur et/ou sur la largeur du bateau est considérée comme une substitution de même que le remplacement du bateau par un autre. Pour que la demande de substitution soit acceptée par VNF, il est demandé une ancienneté minimale de 5 ans en COT.

L'occupation temporaire ne peut envisager une emprise que sur les berges ou terre-pleins avoisinants le bateau et pouvant recevoir les organes d'amarrage et d'accès. L'amarrage est établi suivant les prescriptions de VNF. Il doit s'effectuer exclusivement sur les organes prévus à cet effet : bollards ou anneaux, pieux ou ducs d'Albe, écoires. L'amarrage doit permettre au bateau de suivre les variations du niveau de l'eau jusqu'aux plus hautes eaux connues et supporter la force du courant. Les accès au bateau (passerelle, ponton, etc.) doivent être raisonnablement dimensionnés. Au-delà de 10 m², les pontons, passerelles doivent être autorisés. Aucune construction (cabane, etc.) n'est permise.

Le titulaire doit veiller constamment au bon état de flottabilité du bateau et à la sécurité des amarrages sous sa responsabilité. Il a un devoir général de surveillance du plan d'eau pendant toute la durée où le bateau est stationné sur le domaine public fluvial. Il doit être capable d'intervenir rapidement en cas de besoin et de renforcer ses amarres en cas de crue. Il doit se conformer aux dispositions prévues au RGP, ainsi qu'au RPP et au PPRI applicables aux lieux mis à disposition. Il doit être en mesure de déplacer son bateau pour les besoins de la navigation ou pour autre motif d'intérêt public, à tout moment, à ses frais et risques.

D'un point de vue environnemental et au-delà de son intégration harmonieuse, le titulaire est responsable de l'entretien du plan d'eau adjacent au bateau avec enlèvement régulier des embâcles ou de tout objet flottant, ainsi que de la bonne tenue de la berge avec interdiction de dépôts, de construction, d'aménagements décoratifs et d'utilisation privative (jardinet, terrasse, etc.). Toutes les exceptions sont prévues dans le cahier de prescriptions particulières sinon sont autorisées expressément par écrit. Le titulaire doit respecter les dispositions de la réglementation en vigueur en matière de lutte contre les nuisances. Il doit prévoir et utiliser rationnellement les dispositifs appropriés au dégraissage et à l'épuration des eaux usées, ménagères et sanitaires. L'usage de produits phytosanitaires est proscrit sur le DPF. Les raccordements particuliers aux réseaux divers sont réalisés, s'il y a lieu, par VNF ou par le titulaire de la convention d'occupation sous réserve des propriétaires riverains, des collectivités et du contrôle de VNF.

Même si l'usage a permis la mise en place implicite d'une réglementation adaptée, des inégalités persistent. En témoignent les habitants qui sur une même rive sont parfois traités différemment, les uns soumis aux impôts locaux, les autres oubliés. De plus, comme nous l'avons stipulé dans ce mémoire, la France présente 8 500 km de voies navigables. Comment assurer le contrôle des bateaux logements sur l'ensemble du réseau d'autant plus que les règles précédemment citées ne sont vouées à s'appliquer qu'aux bateaux logements naviguant sur le domaine confié à VNF soit 6 700 km ? Bien que les agents gestionnaires du DPF ou communaux, spécifiés par le CGPPP, sont habilités aux contrôles des bateaux au titre des contraventions de grandes voiries, l'étendue du réseau et les moyens humains et financiers de ces institutions ne permettent pas un contrôle total et efficace. Des bateaux sont en situation d'illégalité face aux démarches administratives. D'autres sont abandonnés nécessitant la prise en charge financière de l'épave par l'administration si le propriétaire n'est pas identifiable et présentant un danger pour la sécurité des autres usagers de la voie d'eau.

Sur le reste du réseau des eaux intérieures domaniales partagé entre les régions, la ville de Paris, les départements, les CCI, etc. les bateaux logements sont soumis au RGP et aux RPP. Ces documents précisent en premier lieu les modalités générales à respecter pour des stationnements de longue durée. Sur les plans d'eaux, lacs ou étangs publics, ces règles sont complétées par les arrêtés municipaux ou préfectoraux. Ces derniers prennent conscience de l'engouement suscité par l'habitat flottant qui impacte directement l'environnement du territoire concerné. Lors de l'élaboration de plan d'action tel le schéma d'aménagement et de gestion des eaux, l'habitat flottant est aujourd'hui pris en considération et la réglementation adaptée pour limiter leur impact et concilier les usages sur l'eau. Par exemple le SAGE, par les documents d'objectifs Natura 2000 des Lacs Médocains et les arrêtés pris par la commune, réglementent l'usage de l'étang de Lacanau, de même l'arrêté du préfet pour le lac de Carcans-Hourtin. La gestion semble moins difficile à réaliser sur une étendue d'eau close.

Les établissements flottants

Lorsqu'il s'agit d'une construction dépourvue de mobilité propre ou disposant d'une mobilité empruntée (déplaçable) tels les établissements flottants, les règles sont encore incertaines. C'est ici que les difficultés de gestion s'accroissent. N'étant pas vouées à la navigation, la première question se pose quant aux documents à fournir pour l'obtention de la COT. Le titre de navigation ou le certificat de bateau sont-ils nécessaires ? Les experts maritimes et fluviaux ne savent pas toujours conseiller leurs clients quant aux démarches à suivre notamment s'il s'agit d'une construction immobile différente d'un bateau à proprement dit.

Pourtant, des associations se mobilisent de plus en plus et un marché tend à se développer. Cependant, le phénomène n'en est qu'à ces prémices et les contraintes techniques liées aux mouvements de l'eau, nécessitent des matériaux et techniques de construction adéquats. Le prix des constructions augmente alors considérablement et dépasse ou rattrape parfois le prix des maisons terrestres classiques en plus des contraintes d'entretien liées à la corrosion de la coque et d'emplacement difficile à trouver. Le marché devient alors moins accessible.

L'habitat flottant, s'il ne semblait pas au cœur des préoccupations des politiques locales et économiques face à d'autres usages tel que le commerce de marchandises, prend un tout autre tournant aujourd'hui. En effet, il ne constitue plus une simple volonté des citoyens à la recherche d'un espace de tranquillité en ville ni un seul moyen économique face à l'inflation immobilière. Ce mode d'habitat nécessite pour les communes et gestionnaires, l'entretien et parfois la mise en place d'équipements appropriés (station d'épuration à quai, création d'emplacement pour répondre à la forte demande, etc.). Il présente également un intérêt sans égard quant aux problématiques d'inondations et d'étalement urbain, tel que nous pouvons le voir à travers les exemples de BATIFL'O et de la DDTM en France et au retour de l'expérience de quartiers flottants réalisée à Maasbommel aux PAYS BAS.

Envisager des évolutions réglementaires

L'étude d'un projet de réaménagement de péniche en Gironde a permis d'analyser les règles à respecter et les évolutions envisageables pour une meilleure intégration à l'urbanisme et gestion par l'administration. Pour pouvoir mettre en place de tels projets d'habitat flottant, à l'échelle d'un quartier ou même d'une parcelle inondable en France, il faut procéder à des améliorations juridiques.

Dans un premier temps, il s'agirait de prendre en compte ce mode d'habitat à part entière en lui attribuant un statut juridique propre. Pour cela, et au même titre que ce qui a été fait pour les logements mobiles type caravane suite à la loi ALUR, un texte pourrait être établi précisant les normes à respecter. Le règlement établi par VNF pourrait constituer le texte de base pour la réalisation d'un décret qui étendrait son application à l'ensemble du réseau et homogénéiserait les procédures.

Ensuite, pour répondre aux problématiques techniques auxquelles sont confrontés les experts maritimes et fluviaux pour la délivrance de certificat de bateau, un référentiel technique pourrait être mis en place, de la même façon que les constructions classiques terrestres, suivant le code de la construction et de l'habitation adapté aux milieux aquatiques et aux contraintes de construction qui en découlent.

D'autre part, pour permettre son intégration à l'urbanisme, pourquoi ne pas envisager l'ajout d'un chapitre au PPRI ou au PLU spécifiant si, dans les communes concernées par les inondations, il est possible d'établir une maison flottante sur une rivière, un fleuve ou un plan d'eau, ou encore spécifier si, sur une parcelle constituant une « dent creuse », il est possible d'établir une construction de type amphibie telle que celle proposée par BATIFL'O ou BACCA, pour pallier l'inconstructibilité de la zone. Aucun autre type de construction ne pourrait être alors envisagé sur cette parcelle.