

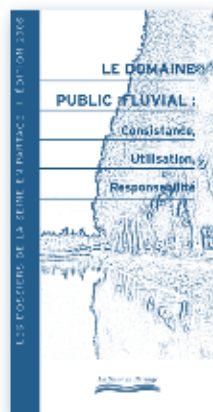
# Les Bateaux-Logements

## en Ile-de-France



*La Seine en Partage*





#### Editions Seine en Partage

*Il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement sur quelques supports que ce soit le présent ouvrage (art L.122-4 et L.122-5 du code de la propriété intellectuelle) sans autorisation de l'éditeur.*

**Maquette :** Priscilla Saule / 86500 Montmorillon  
**Imprimerie :** Caractère / 15000 Aurillac

Ne peut être vendu que par La Seine en Partage 5 €

#### Les Dossiers de La Seine en Partage

94, rue Saint-Lazare 75009 Paris

Tél / Fax / répondeur 01 42 78 36 60

Courriel : [la-seine-en-partage@orange.fr](mailto:la-seine-en-partage@orange.fr)

[www.seineenpartage.com](http://www.seineenpartage.com)



Ce document participe à la protection de l'environnement : il est imprimé par Caractère, site de production 14001. Ce document est imprimé avec des encres végétales.

# Les Bateaux-Logements en Ile-de-France

## SOMMAIRE

Edito	5
Préambule	6
Le bateau-logement dans son environnement	7
<b>I. Faire le choix de l'habitat fluvial</b>	10
Un mode de vie en vogue	10
Identifier les interlocuteurs	16
Marche à suivre	19
Aménager dans les règles	29
Préserver l'environnement	32
<b>I I. Les zones d'ombre</b>	35
Crise du logement	35
Ministère des transports	36
Marie-Anne Bacot, Directrice interrégionale de VNF et directrice générale du PAP	37
<b>Les collectivités locales</b>	40
Vernou-La-Celle-sur-Seine (77)	40
Samois-sur-Seine (77)	41
Conflans-Sainte-Honorine (78)	42
Etiolles (91)	43
Le conseil général des Hauts-de-Seine (92)	44
Neuilly-sur-Seine (92)	45
Levallois-Perret (92)	46
Bezons (95)	47
 FAUVE, Fédération des associations et Usagers de la Voie d'Eau	48
Fédération ADHF-F	50



## Edito

**D**e tout temps nous avons vu des péniches amarrées le long des berges de nos villes dont d'anciens bateliers ou des amoureux des fleuves avaient fait leur « maison ». Nous n'y prêtions guère attention. Elles faisaient partie du paysage, du décor de nos rives. Et nous regardions d'un œil amical ces marins d'eau douce qui ne larguaient jamais les amarres et dont les voiles ressemblaient furieusement à du linge qui séchait au vent. On les appelait les « *pénichards* » et, n'étant guère à la mode, ils ne posaient aucun problème.

Mais si le vent n'a pas tourné, la mode, elle, a changé ces dernières années. Les « *pénichards* » se sont multipliés et leurs « *bateaux-logements* » (un terme qu'on ne connaissait pas) ont proliféré le long de nos berges.

Les raisons de cette mode récente sont multiples. Il y a la volonté de certains de nos concitoyens de fuir l'univers de béton de nos villes et de retrouver la nature sur les flots. Il y a, sans doute, la conviction que le « *bateau-logement* » est une solution relativement économique de trouver un logement en cette période de folie des prix de l'immobilier. Il y a, peut-être, aussi, parfois, le désir d'avoir une vie quotidienne moins banale, en remplaçant le fameux « *dodo-métro-boulot* » par « *dodo-bateau-boulot* » plus élégant.

A priori, tous les amoureux des fleuves et nous en faisons partie, bien sûr- devraient se réjouir de cette mode. Elle rappelle que les fleuves peuvent être des lieux de vie, elle réveille nos berges bien souvent abandonnées.

Seulement, comme toute nouveauté, cet engouement soudain pour les « *bateaux-logements* » pose un certain nombre de problèmes. Problèmes avec les riverains qui ne voient pas toujours d'un très bon œil ces nouveaux arrivants, problèmes avec les pêcheurs, problèmes avec les municipalités qui ne savent comment accueillir ces habitants d'un genre inédit, problème avec les organismes officiels chargés de l'entretien du fleuve et dont la principale préoccupation est le transport fluvial, problèmes juridiques puisque, par définition, ces « *bateaux-logements* » (qui ne sont ni des bateaux comme les autres ni des logements comme les autres) occupent le domaine public fluvial qui appartient à tout le monde mais que personne, bien sûr, ne peut occuper sans autorisation.

Tous ces problèmes doivent être réglés. Et il n'y a jamais eu d'autres moyens de régler des problèmes que de « *tout mettre sur la table* » et de réunir autour de cette même table tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, sont partie prenantes à ces problèmes.

Fidèle à sa mission, l'association « *La Seine en Partage* » ouvre donc la voie en publiant ce « *livre blanc* » qui présente l'état des lieux et qui donne, pour la première fois, la parole à tous ceux qui ont quelque chose à dire.

Il ne s'agit que d'un premier pas mais on voit déjà dans quelles directions il va falloir que chacun travaille. En fait, quatre grandes questions préalables se posent :

- Quelle définition juridique peut-on donner à un « *bateau-logement* », s'agit-il d'un bien « *meuble* » ou d'un bien « *immeuble* » ?
- Peut-on créer de nouvelles zones de stationnement pour les « *bateaux-logements* », étant donné que la priorité doit être donnée au transport fluvial et que certaines zones sont dangereuses ?
- Qui peut donner l'autorisation de stationnement, des organismes chargés de la gestion de nos fleuves ou des maires des communes concernées ?
- Qui doit assumer les frais qu'entraîne inévitablement l'installation d'un bateau-logement ?

Une fois de plus, il s'agit de trouver des solutions pour que chacun puisse profiter de la Seine, ce patrimoine commun qu'il faut savoir « *partager* » équitablement. Sur les 1.600 « *bateaux-logements* » qui occupent actuellement nos berges d'Ile-de-France, 1.000 sont dans l'illégalité parce qu'on n'a pas su ou pas voulu répondre à ces questions. Ce n'est pas tolérable. Quand les lois ne sont pas respectées ce sont parfois les lois qu'il faut changer.

Yves Jégo,  
Président-fondateur de  
« *La Seine en Partage* »,  
Maire de Montereau-Fault-Yonne.

## Préambule

### Les bateaux-logements en Ile-de-France...

Les bateaux-logements ont le vent en poupe. Qui plus est, en Ile-de-France où sont localisés 90% d'entre eux. En effet, à ce jour, plus d'un millier d'anciens marinières et de citadins se sont déjà mués en habitants de la Seine et de ses affluents. Certains ont même le privilège de flotter sur les eaux de la capitale. Loin du stress de la vie citadine, ce mode de vie atypique, plus bohème et proche de la nature en tente aujourd'hui encore plus d'un. Et pourtant, méfiance... Avant d'embarquer, mieux vaut être averti que la vie à bord n'est pas toujours un long fleuve tranquille !

L'engouement pour les bateaux-logements ne date pas d'aujourd'hui. Si beaucoup de marinières, une fois à la retraite, font le choix de poursuivre leur vie à bord, ce mode de vie ne concerne pas qu'eux. Dans les années soixante dix, de nombreux bateaux de gabarit Freycinet, jugés non rentables pour la navigation, sont mis hors service et vendus à petit prix. Seulement, l'Etat n'avait pas prévu que la majorité de ces embarcations se convertirait en habitations flottantes. Conséquence : elles n'ont pas de statut juridique propre et le flou administratif qui en résulte n'épargne personne.

En effet, en Ile-de-France, la question des bateaux-logements touche environ 160 communes, sept départements, Paris (à la fois ville et département- loi du 31 décembre 1982), les deux établissements publics de l'Etat gestionnaires du domaine public fluvial (DPF) : Voies navigables de France (VNF) et le Port autonome de Paris (PAP), les Services de navigation de la Seine, la brigade fluviale de la préfecture de police, l'administration fiscale, les prestataires des services d'eau, d'électricité, de téléphone... et plus d'un millier d'habitants de bateaux-logements, souvent réunis au sein d'associations.

### ...suscitent de nombreuses interrogations

A ce jour, un millier de bateaux stationnent le long de près de cinquante kilomètres de berges dans le Bassin parisien sur le DPF. Celui-ci est géré par Voies navigables de France (VNF) et par le Port Autonome de Paris (PAP). Ces deux établissements sont les seuls aptes à délivrer l'autorisation d'y stationner. Or le nombre d'emplacements aménagés est limité. Et les listes d'attente pour l'obtention de ladite autorisation sont saturées. Cette situation de blocus génère évidemment une série de difficultés. Par ailleurs, la présence de bateaux-logements interpelle aussi les maires des communes riveraines de la Seine et de ses affluents.

Cet ouvrage n'a pas la prétention de faire le tour exhaustif des multiples interrogations que ce sujet soulève. D'ailleurs, les questions relevant des bateaux-logements recevant du public, ayant une activité économique ou professionnelle seront volontairement exclues. Ce guide tentera donc de procéder à un état des lieux des bateaux-logements utilisés à titre privé en Ile-de-France, de mettre en lumière les zones d'ombre et de faire résonance aux dissonances et différentes propositions.

## Le bateau-logement dans son environnement

### Qu'est-ce qu'un bateau-logement ?

**Juridiquement**, les bateaux-logements sont-ils des biens meubles ou immeubles ? Ils n'ont pas de statut spécifique. Les termes unis par le tiret réunissent deux destinations, a priori contradictoires. Se mouvoir en naviguant et " habiter " en se fixant ? Laquelle de ces deux notions prédominent ? Car, en droit français, de la mobilité du bien dépend sa nature juridique. Selon l'article 528 du code civil " *sont meubles par nature, les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se peuvent par eux-mêmes, comme les animaux, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère, comme les choses inanimées* ". Faut-il opérer une distinction entre bateaux navigants et bateaux stationnaires ? Ou retenir le critère de la capacité à se mouvoir de manière autonome ? (Autrement dit, la combinaison du fait que le bateau soit équipé d'un moteur en état de marche et du fait que le propriétaire soit autorisé à le faire naviguer). " *Meuble dans tous les cas !* ", affirme sans hésiter un notaire. Et pourtant, force est de constater que certaines administrations appliquent aux bateaux-logements des règles relatives aux biens immeubles. La taxe foncière, appliquée aux propriétés bâties est effectivement due par certains propriétaires de bateaux-logements. Idem, lors d'une vente de bateau-logement, le régime des plus-values immobilières peut-être appliqué à certaines conditions. Les tribunaux eux-mêmes considèrent ces biens comme étant des immeubles lors de successions conflictuelles... Ces différents cas de figures révèlent la confusion qui flotte autour du statut juridique des bateaux-logements.

**Concrètement**, les bateaux-logements les plus courants, sont ceux du type " Freycinet ", de 38,50 m de long sur 5,05 m de large. La surface habitable de ces embarcations peut atteindre 200 m<sup>2</sup>. Assez fréquents sur la Seine et ses affluents également, les bateaux d'origine hollandaise et belge. Ces bateaux mesurent de 16 à 25 mètres sur 4,50 mètres maximum, ils se prêtent donc autant à la navigation qu'au logement. On en distingue trois types principaux : les klippers, les tjalks (sabots) et les luxemotors, considérés comme les plus adaptés à la transformation en bateau-logement. Leur superficie habitable est de 100 m<sup>2</sup>. Enfin, on rencontre aussi des pontons aménagés telles des maisons sur l'eau. Toutefois, ce type d'installation n'est pas systématiquement répertorié comme étant des bateaux-logements. Les deux administrations gestionnaires du DPF opèrent des distinctions au cas par cas. " *Il faut prendre en considération les notions de 'flottant' et 'd'ancrage au sol' afin de savoir si nous avons à faire à un bateau-logement* ", précise Guy Racana, chef du service du développement et des affaires domaniales (SDAD) de VNF. " *Ainsi une barge est considérée comme un bateau-logement ; une maison fixée au sol, sur pilotis est à exclure* ", poursuit-il. Quel que soit leur origine, les embarcations doivent respecter les caractéristiques fixées par le décret du 17 mars 1988 ; l'arrêté et ses deux annexes.

## Qu'est ce que le domaine public fluvial ?

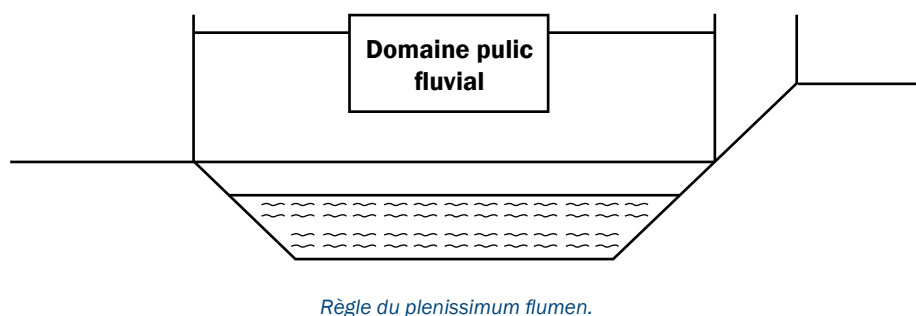
(La Seine en Partage a consacré l'un de ses dossiers au domaine public fluvial)

Un long travail de rénovation du droit domanial vient d'aboutir à l'adoption par l'ordonnance 2006-460 du 21 avril 2006 du code général de la propriété des personnes publiques. Ce code est entré en vigueur le 1er juillet 2006. Les principales adaptations relatives au DPF sont les suivantes :

- La domanialité publique n'est plus caractérisée par la navigabilité ou la flottabilité de la dépendance mais par son classement dans le domaine public fluvial de la personne publique (art. L. 2111-7 et -10).
- Le domaine public fluvial **naturel** (art. L. 2111-7) est distingué du domaine public **artificiel** (art. L.2111-10)
- La servitude dite "servitude de halage" devient "**servitude de halage et d'exploitation**".

**Le lit :** L'Etat est propriétaire du lit et des dépendances du cours d'eau. Il est inaliénable et imprescriptible. La délimitation du DPF est déterminée par rapport au niveau des eaux avant débordement. L'Etat et les établissements auxquels il a délégué la gestion du DPF ont une obligation de curage limitée à ce qui est nécessaire pour maintenir la capacité naturelle d'écoulement du cours d'eau et de ses dépendances.

**La berge :** où s'arrête exactement le lit ? Où commence la berge ? C'est la règle dite du "*plenissimum flumen*" ("fleuve le plus plein") qui le définit. Selon celle-ci, le lit mineur s'arrête au niveau le plus haut que peut atteindre l'eau du cours d'eau sans déborder. Cela signifie que c'est la rive la plus basse des deux qui fixe la limite de propriété.

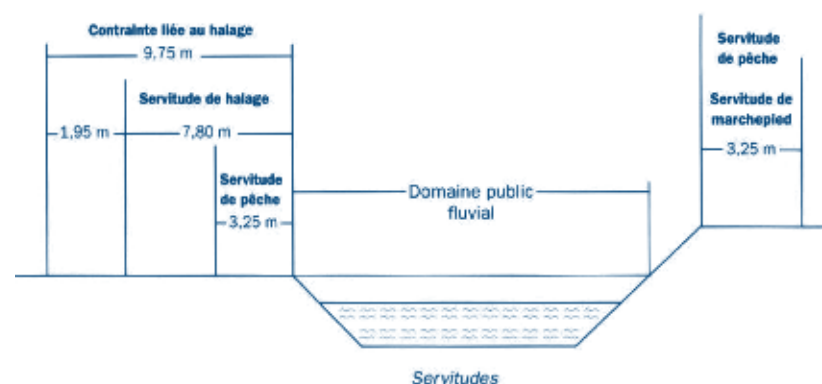


En principe, la berge est donc une propriété privée. Elle appartient à une commune, un syndicat de communes, à une personne privée... Quel qu'il soit, le propriétaire de la berge est soumis à un certain nombre de servitudes.



**Les servitudes :** une servitude est une obligation ou une charge établie sur une propriété privée au profit du domaine public ou dans un but d'intérêt général. Trois types de servitudes existent : **la servitude de halage et d'exploitation, la servitude de marchepied et celle de contre-halage**. De fait, il est **interdit aux riverains** de rendre inaccessible leur terrain du côté du halage, en plantant des arbres ou en fermant leur terrain par des haies.

*Des conventions de gestion peuvent être conclues entre l'Etat propriétaire, VNF le gestionnaire, et les collectivités locales, sur les chemins de halage, pour l'affectation du chemin à des pratiques de loisir, par exemple.*





# I. Faire le choix de l'habitat fluvial

## Un mode de vie en vogue

### 1. LES CHIFFRES

#### Entre 1 200 et 1 500 bateaux-logements...

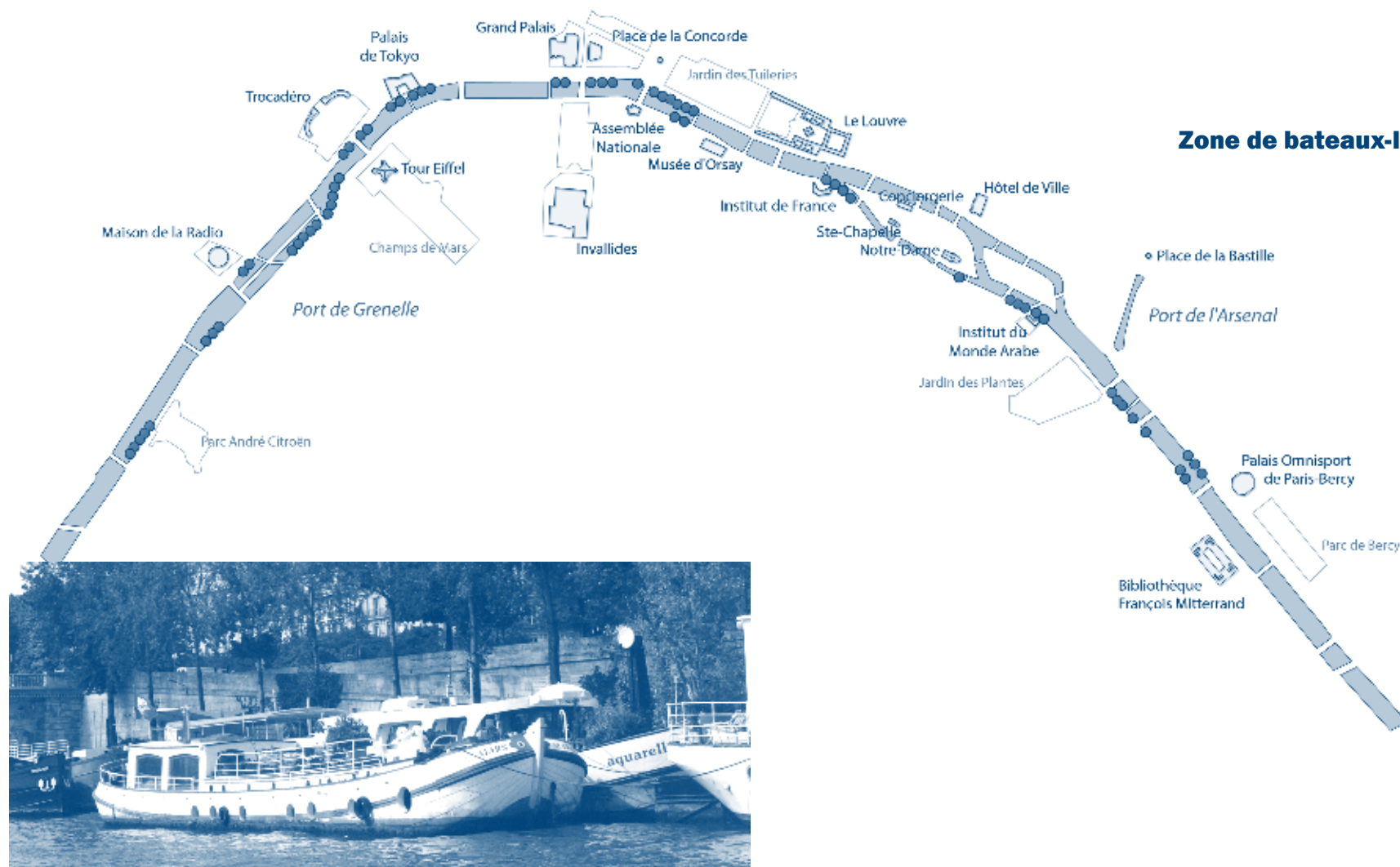
D'après les dernières estimations réalisées par Voies navigables de France et le Port autonome de Paris, le bassin navigable de la Seine et de ses affluents compterait plus de 1 150 bateaux-logements en Ile-de-France. Selon certaines associations d'habitants de bateaux-logements, le chiffre avoisinerait plutôt les 1 500. La majorité d'entre eux stationnent à Paris et dans les départements limitrophes de la capitale (Hauts-de-Seine et Val-de-Marne).

#### Stationnement au fil des 218 kilomètres de fleuve

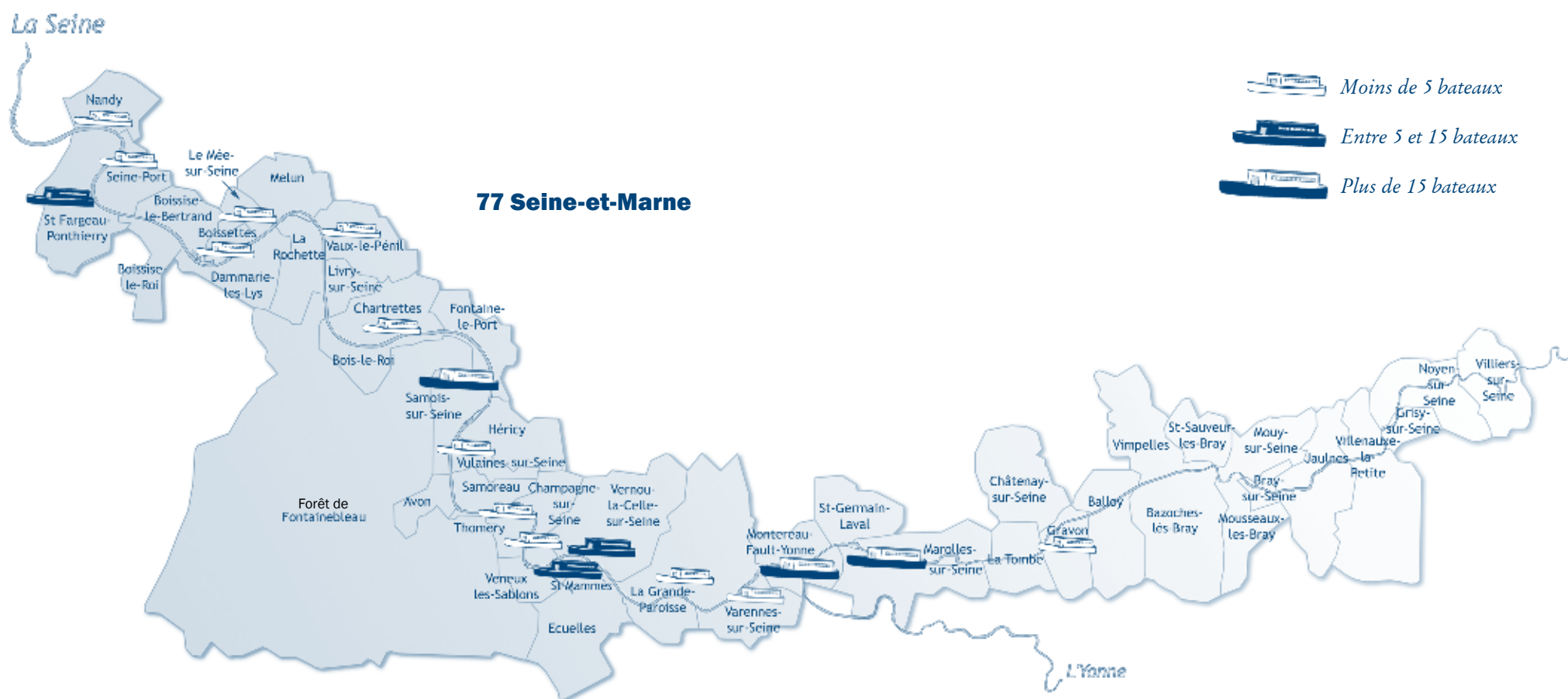
Sur 218 kilomètres, la Seine (et ses affluents navigables : canal du Loing, la Marne l'Oise et l'Yonne) traversent environ 160 communes (riveraines de la Seine), sept départements et la capitale. Le linéaire est estimé à une cinquantaine de kilomètres.  
\*Source VNF (estimations mars 2006)

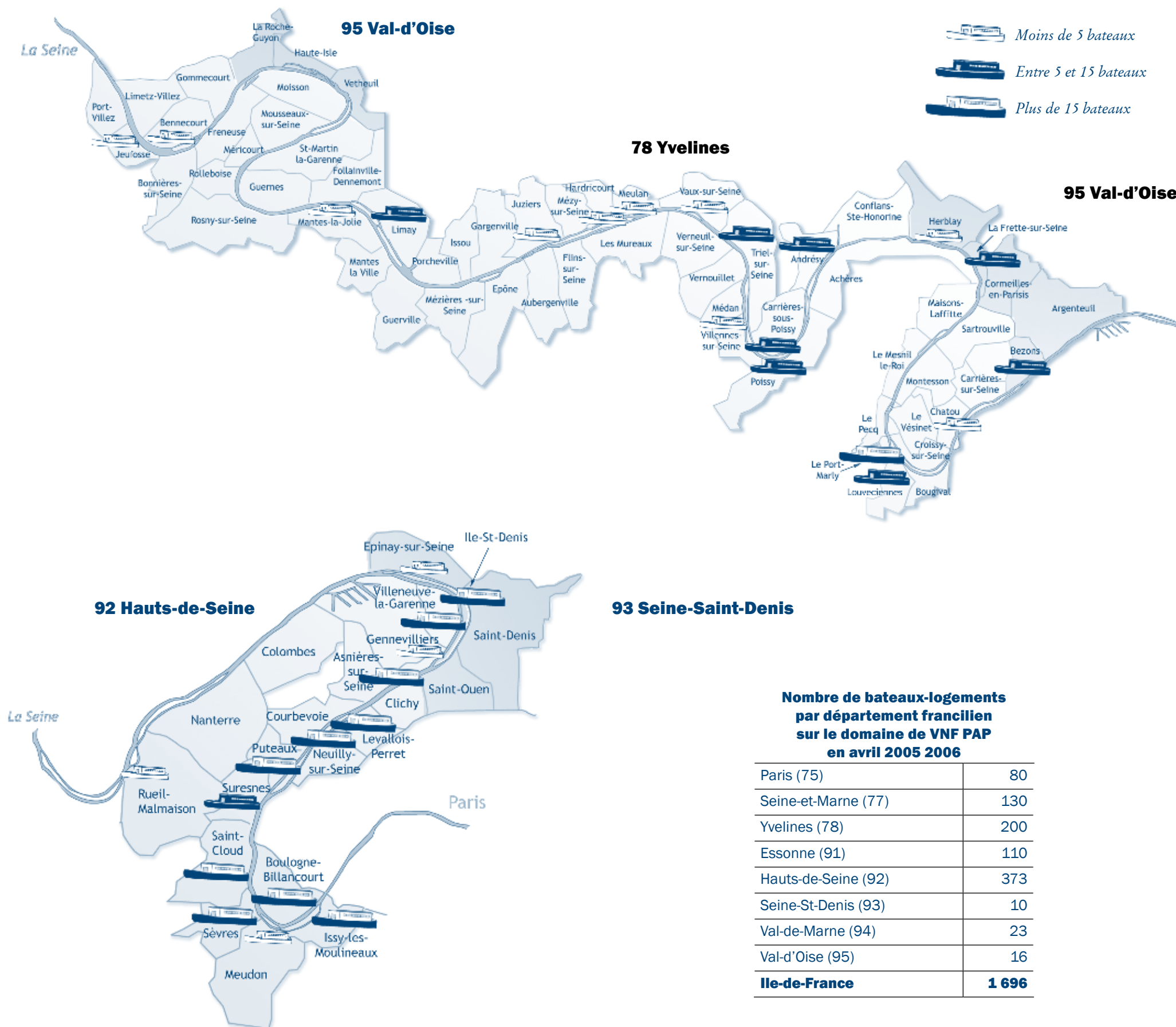
Parmi les 870 embarcations sous la tutelle de VNF, environ 500 ne sont pas en règle.

Au 15 novembre 2005, la liste d'attente pour l'obtention de l'autorisation à stationner sur le domaine public, recensait 32 postulants dont les dossiers étaient complets et 86 postulants dont les dossiers étaient incomplets, soit plus d'une centaine d'inscrits. Sachant qu'entre septembre 2004 et septembre 2005, neuf emplacements seulement ont été attribués le temps d'attente peut varier, selon le lieu demandé, le type de bateau... entre deux et cinq ans !



Zone de bateaux-logements à Paris







## Identifier les interlocuteurs

### 1. VNF OU PAP. A QUI S'ADRESSER ?

Voies navigables de France (VNF) et le Port autonome de Paris (PAP) sont deux établissements publics de l'Etat, placés sous la tutelle du ministère chargé de l'équipement et des transports. Les deux établissements exploitent et gèrent les parties du DPF qui leur ont été confiées pour l'accomplissement de leurs missions respectives. A Paris, la majorité des zones du DPF est gérée par le PAP, d'autres par la ville de Paris (les canaux de l'Ourcq, Saint-Martin, Saint-Denis) ; le reste étant confié à VNF. En Ile-de-France, VNF est à l'inverse le plus gros gestionnaire du DPF, ce qui n'empêche pas le PAP d'avoir sous sa coupe, certaines zones du DPF francilien. En définitive, en Ile-de-France, environ 95% des berges sont confiées à VNF et environ 5% seulement au PAP. En s'adressant à VNF, le propriétaire d'un bateau-logement a donc moins de chance de se tromper... Sauf s'il est à Paris ! *“ Cette répartition des zones de bateaux-logements entre deux établissements, VNF et PAP pose tout de même moins de difficultés aux particuliers qu'aux communes, qui ont, sur leur territoire, des zones relevant de deux établissements gestionnaires ”* estime Marie-Anne Bacot, directrice interrégionale de VNF et directrice générale du PAP. Toutefois, *“ dans un souci de simplification, nous réfléchissons à transférer tous les secteurs des bateaux-logements à VNF ”*, annonce-t-elle.

#### a) Voies navigables de France (VNF)

Créé en 1991, VNF est chargé d'exploiter, de moderniser et de développer le plus grand réseau européen de voies navigables constitué de 6.700 kilomètres de canaux et rivières aménagées, plus de 2.000 ouvrages d'art et de 8.000 hectares de domaine public à voie d'eau. En Ile-de-France, ce réseau, inscrit à la nomenclature des voies navigables, comprend la Seine, la Marne et l'Oise, le canal du Loing navigable. Il est le principal établissement de gestion responsable de la surveillance et du contrôle des bateaux-logements, l'élément moteur de toute initiative privée ou publique les concernant. Il intervient ponctuellement dans des opérations de viabilisation ou d'aménagement des zones de stationnement de bateaux-logements.

#### b) Le Port autonome de Paris (PAP)

Créé en 1968, le Port autonome de Paris a pour mission le développement de l'activité portuaire en Ile-de-France. Le Port autonome de Paris est le premier port intérieur de France et le deuxième d'Europe. Il anime un réseau de soixante dix ports publics implantés le long de 500 km de rivières.

### 2. LES GESTIONNAIRES DES BERGES

En général la berge est une propriété privée. Toutefois il existe des servitudes publiques. Parfois les berges publiques ont une emprise plus large dont la gestion est confiée soit à VNF, soit au PAP, soit, pour les canaux de Paris à la ville de Paris. Naturellement la gestion des berges intéresse directement les communes concernées qui peuvent, par exemple, se substituer à des propriétaires privés ou passer des conventions avec VNF ou le PAP.

### 3. LE SERVICE DE LA NAVIGATION DE LA SEINE (SNS)

Le service de la navigation de la Seine est également un service déconcentré du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Le SNS exerce différentes **missions régaliennes** pour le compte de l'Etat. Il assure la **police de la navigation**. Il délivre à ce titre des autorisations administratives (autorisations de naviguer ou de stationner pour les bateaux après avoir vérifié leur conformité aux principes de sécurité) et des certificats de capacité (après avoir vérifié l'aptitude du propriétaire à piloter un bateau).

Pour veiller au respect de la réglementation et en contrôler l'application, il s'appuie sur la commission de surveillance de Paris (lire point 4. ci-dessous). (Le SNS est mis à disposition de VNF dont il constitue la direction interrégionale pour le bassin de la Seine).

### 4. LES COMMISSIONS DE SURVEILLANCE DES BATEAUX DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Les différentes commissions de surveillance réparties sur toute la France sont des services déconcentrés du Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Elles sont des instances émanant du SNS ou des DDE. La commission de surveillance de Paris a compétence à intervenir sur Paris et les départements d'Ile de France ainsi que dans l'Yonne et l'Aube. Elle a compétence pour **établir un permis de navigation** et **procéder à l'immatriculation** ou **l'inscription** d'un bateau ; renseigner sur les prescriptions techniques de sécurité applicables à chaque catégorie de bateau ; informer sur les certificats de capacité de conduite des bateaux et les modalités d'inscription aux examens ; établir un certificat de capacité après réussite à l'examen ou un duplicata.

### 5. LES MAIRES DES COMMUNES RIVERAINES DE LA SEINE OU DE SES AFFLUENTS EN ILE-DE-FRANCE

Aujourd'hui, VNF et le PAP ne sont pas tenus officiellement de solliciter les maires pour créer des places de stationnement pour bateau-logement. Dans les faits, aucune n'est créée sans que les maires des communes riveraines de la Seine ou de ses affluents aient donné leur accord. Par ailleurs, les maires ont quelques moyens afin de s'opposer à l'installation de bateaux-logements sur les berges de leurs communes (possibilité de produire une injonction écrite afin qu'EDF ne raccorde pas un bateau-logement au réseau, de s'opposer à l'installation de boîte aux lettres si la commune est gestionnaire des berges, etc). Les maires ont également un rôle d'information essentiel en cas d'inondation et via les plans de prévention de risques d'inondation (PPRI).

*Dans le cadre de la nouvelle loi sur l'eau et les milieux aquatiques, des dispositions devraient être prises, visant à donner aux maires plus de moyens pour empêcher l'installation illégale de bateaux-logements sur les berges de leurs communes.*

## 6. LA BRIGADE FLUVIALE DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

Créée en 1900 par le Préfet de Police Louis Lépine, la brigade fluviale a pour mission d'**assurer la sécurité des personnes et des biens** qui circulent sur les voies navigables et sur les plans d'eau de la capitale et de la petite couronne parisienne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne). Au titre des différentes missions qui lui sont conférées figurent le secours aux personnes en difficulté, **l'assistance aux bateaux et autres embarcations**, le dégagement des voies navigables, des interventions contre la pollution, des recherches judiciaires, les rondes, le contrôle et la surveillance des voies navigables.

## 7. LA BRIGADE FLUVIALE DE CONFLANS SAINTE HONORINE

Située à Conflans-Sainte-Honorine, la brigade fluviale de la gendarmerie des Yvelines a compétence sur toute la région Ile-de-France. Différentes missions lui sont conférées : l'assistance technique pour l'exécution d'enquêtes judiciaires, la recherches de personnes disparues en milieu aquatique, l'assistance ou le sauvetage dans la limite d'intervention des plongeurs... D'une manière générale, elle intervient dès lors que l'action de ses plongeurs est déterminante pour assurer la sécurité des personnes ou des biens.



## 8. LE RÔLE DES ASSOCIATIONS

Estimées à environ une centaine, les associations ont un rôle et une importance éclectique. On peut cependant relever quelques lignes d'actions directrices communes : promouvoir la protection, le soutien et la défense des habitants de bateaux-logements, protéger et représenter les intérêts des adhérents vis-à-vis des gestionnaires et des municipalités afférentes, défendre la qualité de la vie de ceux qui vivent sur la Seine et ses affluents, participer à l'animation culturelle des rives ainsi qu'informer la population des bateaux-logements via les sites Internet et les journaux.

## Marche à suivre

### 1. AVANT D'ACHETER...

#### a) Les prix pratiqués

Si le marché de l'immobilier a flambé en région parisienne, le prix des bateaux-logements a lui aussi considérablement augmenté. La rareté des emplacements, en dépit du fait qu'ils ne sont pas vendus avec le bateau, poussent à la spéculation. Une péniche de type Freycinet, le modèle le plus courant, se négocie à l'achat entre 120.000 et 230.000 euros. En 2005, l'une d'elle s'est vendue au prix de 700.000 euros ! (pouvant aller jusqu'à 1 200 000 euros) Il faut cependant mettre en garde les acquéreurs : les emplacements n'étant pas vendus avec les bateaux le risque ultérieur d'une moins value est important, (surtout lorsqu'ils achètent un bateau qui ne faisait pas l'objet d'une autorisation en bonne et due forme, cf. le chapitre "procédure d'obtention de la convention d'occupation temporaire". De plus, même si ce type de bien reste financièrement attractif, il ne faut pas sous-estimer les coûts annexes (redevance pour l'occupation du DPF, sondage en cale sèche de la coque, réparations techniques...)

#### b) Notion de qualité et de sécurité des bateaux

L'achat d'une péniche, ou plus souvent la construction (tout ou partie) d'une péniche à l'étranger devient monnaie courante. L'intérêt d'acheter en Belgique et surtout en Hollande ? Le prix, et surtout le choix. Les institutions européennes encouragent d'ailleurs le retrait de beaucoup de bateaux de commerce. D'où des prix vraiment attractifs. Autre avantage : l'arrière-plan et les facilités : expertise, peinture, réparations, pièces d'occasion, mises à terre... deux fois moins chères qu'en France ! Cependant l'expertise rédigée en langue étrangère ne sera prise en compte ni par la commission de surveillance ni par l'assureur.

#### c) La vente d'un bateau

##### De particulier à particulier

En pratique, la vente d'une péniche sous seing privé, comme une voiture d'occasion, est chose fréquente et légale.

##### Par agence

En Ile-de-France, quelques agences se sont spécialisées dans la vente de bateaux-logements. La vente d'un bateau-logement nécessite en effet quelques connaissances spécifiques. En l'occurrence, une agence qui proposerait de vendre un bateau-logement et son emplacement ferait de la publicité mensongère !!!

**Un bateau-logement ne peut être vendu avec son emplacement, le domaine fluvial public étant inaliénable.**

##### Par acte notarié

Il est recommandé de faire appel à un notaire, seul capable d'offrir un certain nombre de garanties et compte tenu de l'importance d'un tel achat. Le notaire assure la conservation des titres de propriété. Le notaire s'assure de la capacité mentale et financière des parties. " Plus concrètement, je vérifie que l'une des parties n'est pas en redressement judiciaire, que le bien n'est pas greffé d'une hypothèque, que le prix est réellement payé ", illustre Jean-Michel Hautebas, notaire à Thomery (77). Au-delà de la rédaction de l'acte authentique, le notaire peut également se voir confier des missions de conseil et d'assistance. Par le biais du notaire, il est conseillé au potentiel acquéreur de demander un acte négatif d'hypothèque ou de saisie au greffe du tribunal de commerce du lieu d'immatriculation.

## 2. APRÈS L'ACHAT

### a) Déclaration du transfert de propriété

Tout transfert de propriété doit, pour être régulier, être déclaré par l'acquéreur au bureau des autorisations administratives du Service de la Navigation de la Seine (SNS). A défaut, la vente n'est pas opposable aux tiers et le vendeur peut donc être déclaré responsable. Tout nouveau propriétaire d'un bateau-logement doit donc contacter au plus vite le secrétariat de la Commission de Surveillance de bateaux qui relève du SNS (*voir contacts en annexe*). Si un numéro d'immatriculation n'était pas déjà attribué au bateau, il s'en voit décerner un à l'issue de cette procédure. Tout bateau doit porter en lettres bien visibles d'au moins 20 centimètres de hauteur et deux centimètres de plein, son nom sur chacun des côtés de l'avant, et à la poupe, son nom et la désignation du bureau où il est immatriculé et son numéro d'immatriculation suivi de la lettre " F " indiquant une immatriculation en France.

**!!! Le certificat d'immatriculation du bateau ne prouve en rien sa capacité à naviguer qui fait l'objet d'une autre procédure à l'issue de laquelle est délivré (ou pas) le titre de navigation du bateau.**

### b) Choix de la zone

Depuis la fin des années 80, les parties du DPF où le stationnement des bateaux est autorisé sont, en principe, définies par des plans. A cette époque, des arrêtés préfectoraux ont fixé des zones interdites au stationnement, soit pour des motifs relevant des compétences de l'Etat (sécurité, protection des ouvrages, etc...) soit pour des motifs d'intérêt général propre à la commune concernée (contraintes liées à l'urbanisme, à la sécurité publique, au droit des tiers, à la topographie des lieux), et des zones dans lesquelles les établissements gestionnaires pouvaient accorder des autorisations. Des modifications de zonage ultérieures sont intervenues ; parmi celles-ci, certaines, qui visaient à autoriser avec l'accord des communes, des zones anciennement interdites, ou à préciser le statut de zones qui n'avaient jamais été fixé par arrêté, ne sont jamais arrivées à leur terme, et ont souvent été désignées par les uns et par les autres comme " zones autorisables ", ce qui a créé une certaine confusion. Au final, dans la pratique, le zonage n'est pas disponible sous la forme de cartes claires et il faut s'adresser aux services pour connaître le statut des zones. Cette situation génère des incompréhensions et dénote un manque de clarté évident.

Le SNS, VNF et le PAP ont entrepris d'établir une cartographie plus claire du statut juridique des différentes portions de berge. Ainsi, dans un premier temps, une cartographie de **zones " rouges " interdites pour des motifs de sécurité ou d'activités portuaires industrielles ou commerciales** est en cours. Elle ne présume pas les destinations susceptibles d'être données aux zones qui ne sont pas prohibées à ce titre : le fait que ces zones ne soient pas considérées comme dangereuses ne leur donne pas, de facto, vocation à accueillir un stationnement quelconque. Elle ne suffit donc pas à régler le problème des zones. La publication d'une cartographie claire des zones autorisées est tout aussi indispensable.

A noter que dans les zones autorisées, des cahiers des charges locaux peuvent être élaborés en concertation avec les communes afin de préciser, s'il y a lieu, les conditions d'installation des bateaux les mieux appropriées à l'environnement local. A titre indicatif, la ville d'Issy-les-Moulineaux a œuvré en ce sens.

Les emplacements autorisés d'après ces plans, ou après création d'une nouvelle zone de stationnement, sont attribués en fonction de différents critères (*voir c) procédure d'obtention de la convention d'occupation temporaire*).

**Obtenir l'autorisation avant de stationner** : il n'est pas possible d'installer un bateau-logement n'importe où. Les zones ci-dessus définies doivent être respectées. A défaut de carte disponible il faut donc s'adresser aux établissements gestionnaires, VNF et PAP pour connaître les zones autorisées.

L'idéal serait d'obtenir une autorisation avant de stationner. Cette hypothèse s'avère cependant peu vraisemblable. En effet, les personnes qui ont le projet d'acheter une péniche et n'en sont pas encore propriétaires, ont le droit de s'inscrire sur la liste d'attente pour obtenir l'autorisation de stationner sur le domaine public. Mais étant dans l'impossibilité de fournir l'acte de propriété du bateau, ces personnes figureront sur la liste de 3ème catégorie, autrement dit celle qui regroupe les dossiers incomplets et qui s'avère, bien entendu, la moins prioritaire des trois dans l'attribution des rares places disponibles.

**Les zones à proscrire** : en tout état de cause, le choix de certaines zones est à proscrire, absolument. C'est le cas des **zones rouges évoquées ci-dessus**, à proximité d'ouvrages de la navigation (sous un pont, près d'une écluse), sous une ligne à haute tension ou dans un passage étroit gênant la navigation. La carte pour les Hauts-de-Seine (92) devrait être diffusée prochainement sur Internet, afin que chacun puisse être informé que tout stationnement sur ces zones fera a priori l'objet d'un **enlèvement systématique** compte tenu du danger. En effet, dans le cas où l'installation de bateaux à passagers entraîne des problèmes graves et urgents pour la sécurité, les services de la navigation disposent de voies de droit rapides pour déplacer les bateaux, voire même pour les faire " déchirer " (détruire) lorsque leurs propriétaires ne sont pas connus.

**Paris intra-muros et les bateaux sans autorisation en Ile-de-France** : à défaut d'avoir obtenu l'autorisation de stationner sur la Seine ou ses affluents, en Ile de France, les propriétaires de bateaux désireux de vivre dans cette région devront donc, au moins dans un premier temps, trouver refuge ailleurs. Dans un port privé (à noter que les bateaux de plus de 18 mètres y sont rarement admis et que ces ports sont souvent complets) ou sur le DPF extérieur à l'Ile de France. Par ailleurs, sachez que la recherche d'une place dans Paris intra-muros est à ce jour illusoire...

**Les critères retenus pour la création de futures places sont** : outre les critères classiques liés à la navigation (ne pas créer de gêne, d'obstacle ou de situation dangereuse), l'accès par les terres à la zone ne doit pas être uniquement piéton mais doit être facilement accessible aux véhicules de secours, la zone doit se situer à proximité des réseaux d'eau potable et d'électricité, des places de stationnement à proximité doivent être disponibles afin de ne pas gêner le passage sur le chemin de halage. Par rapport à l'environnement, la localisation de la zone de stationnement ne doit pas se situer à proximité d'une zone de frayère ou présentant un intérêt écologique, elle ne doit pas nuire au paysage. Cette zone doit aussi, de préférence, se situer le long d'une berge, d'un perré ou d'un quai ne nécessitant pas de dragages, ni de travaux de réhabilitation trop importants... Cette liste n'est pas exhaustive.



### c) Procédure d'obtention de la convention d'occupation temporaire (COT)

Pour postuler à un emplacement, il est nécessaire de demander une autorisation de stationnement. Un formulaire de demande est disponible auprès de la subdivision territoriale. La COT est délivrée pour une durée maximale de cinq années et peut être résiliée à tout moment pour des raisons de sécurité ou pour tout autre motif. Certains documents doivent accompagner la demande de stationnement :

#### 1. La carte d'identité ou le passeport du demandeur pour un particulier

#### 2. L'acte de propriété du bateau

**3. Le certificat d'immatriculation du bateau :** selon le décret no 83-209 du 10 mars 1983 portant publication de la convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ensemble deux protocoles annexes, faite à Genève le 25 janvier 1965 : tout bateau, dont le déplacement est supérieur à 10 mètres cubes autre qu'affecté au transport de marchandises, doit donc prendre une immatriculation au bureau d'immatriculation du lieu où il est situé. Le certificat d'immatriculation permet l'identification du bateau. Tous les bateaux motorisés ou non sont donc tenus d'être immatriculés, du moment qu'ils répondent aux critères de déplacement. Pour cela, il faut s'adresser à la Commission de surveillance et présenter un acte de propriété et un état d'hypothèque.

**4. Le titre (permis) de navigation du bateau.** Il y en a deux types selon que le bateau soit ou non motorisé : certificat de bateau ou autorisation spéciale de stationnement. Pour que le propriétaire puisse obtenir ce document, il doit mettre son bateau en conformité avec la réglementation technique et de sécurité correspondant à son usage. La conformité aux prescriptions est ensuite contrôlée, lors de la visite technique, par un expert agréé par le ministère chargé de l'équipement et des transports. Il appartient au propriétaire du bateau de le missionner à cet effet. Cette visite a pour but de contrôler la conformité du bateau au règlement technique des bateaux-logements.

#### Quels sont les documents à fournir ?

- la carte d'identité ou le passeport du demandeur,
- l'acte de propriété du bateau,
- le certificat d'immatriculation du bateau,
- le titre de navigation du bateau,
- un rapport d'expertise de la coque établi depuis moins de 10 ans par un expert agréé,
- une attestation d'assurance en cours de validité,
- une photographie couleur (récente) du bateau,
- le cas échéant, l'autorisation de stationnement actuel dont vous êtes titulaire hors d'Ile-de-France ou en port privé,
- éventuellement, le plan de configuration de l'emplacement souhaité.

Ces documents sont à joindre à votre demande d'inscription sur la liste d'attente.

### 5. Un rapport d'expertise de la coque établi depuis moins de dix ans par un expert agréé.

L'opération est estimée, **au minimum à 4 000 euros** si des travaux supplémentaires ne sont pas à effectuer ! Au moins tous les dix ans, (conseillé tous les cinq ans), le bateau doit être monté en cale sèche pour faire vérifier, à l'initiative et aux frais du propriétaire du bateau, l'état de sa coque par un expert agréé. Dans certains cas exceptionnels, les bateaux à coque béton ne pouvant être montés en cale sèche, peuvent être expertisés à flot, après avis de la Commission de Surveillance des bateaux.

**6. Une attestation d'assurance en cours de validité** avec retirement, l'assureur étant dans l'obligation de prévoir le renflouement sans limite de valeur. Le propriétaire du bateau est seul responsable de tout dommage causé du fait de son bateau. Il a pour obligation, pour obtenir un emplacement, d'avoir souscrit 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.

**7. Une photographie récente couleur** du bateau et du plan du bateau indiquant ses dimensions et le cas échéant un plan détaillé de la superstructure

**8. Le cas échéant,** l'autorisation de stationnement actuel dont le propriétaire du bateau est titulaire hors Ile-de-France ou en port privé

**9. Si nécessaire,** l'accord du propriétaire riverain pour accorder un droit de passage au droit de l'emplacement envisagé

**10. Eventuellement,** le plan de configuration de l'emplacement souhaité

**11. Eventuellement,** l'avis de la commune si la démarche visant la création de cet emplacement a été faite en concertation avec la collectivité locale.

**12. Présentation des registres des visites techniques et des huiles usagées pour les bateaux motorisés uniquement**



Tableau récapitulatif des documents et prescriptions techniques nécessaires pour un bateau-logement

	Motorisés	Tous	Non motorisés
Document de bord		Certificat d'immatriculation ou d'inscription	
		Plaque signalétique	
	Certificat de bateau		Autorisation spéciale
		Registre de visite	
	Carnet des huiles usagées		
	Certificat général de capacité du conducteur		
		Exemplaire du règlement général de police	
Prescriptions techniques		Construction coque, compartimentage	
	Compartiments moteurs		
	Réservoirs à combustible		
	Echappement moteur de propulsion et moteur(s) annexe(s)		
		Installations électriques	
		Branchement à la rive	
		Tableaux électriques	
		Appareils de coupure-prise de courant-protection	
		Eclairage	
		Mise à la masse	
	Accumulateurs		
		Engins de sauvetage	
		Assèchement	
		Protection contre l'incendie	
		Installation et appareils à gaz liquéfiés	
		Appareil de chauffage	
		Habitabilité et hygiène	
		Rejet des eaux usées	
	Poste de pilotage		
		Gréement	
	Essais de marche		

**La liste d'attente :** elle est commune à VNF et au PAP et est gérée par VNF depuis le 1er juillet 2006. Toute personne peut déposer un dossier, si elle est déjà propriétaire d'un bateau ou si elle a le projet d'en acheter un, **à condition de ne pas avoir occupé illégalement le DPF depuis le 1er décembre 2002**. En cas de constat d'installation sans autorisation, l'inscription en liste d'attente est refusée. Pour les propriétaires de bateaux, un justificatif du stationnement actuel est demandé. Un contrôle par les subdivisions territoriales peut être effectué. Ce qui signifie que pour stationner légalement, sans COT, les propriétaires de bateaux-logements, désireux de s'installer en Ile-de-France doivent "patienter", dans des ports privés ou sur le DPF extérieur à l'Ile-de-France (avec COT également mais plus rapidement accessible). Par ailleurs, si le PAP et VNF autorisent et encouragent les personnes n'étant qu'au stade du projet de l'achat du bateau, à s'inscrire sur liste d'attente, cela ne résout en rien l'insoluble équation : sans bateau = pas de COT ; avec bateau = risque de devoir attendre sur le domaine public sans COT car l'inscription sur d'attente ne vaut en aucun cas autorisation de stationnement.

**Les trois catégories de la liste d'attente :** en effet, il existe trois catégories dans cette liste d'attente. La première concerne les bateaux déjà sous COT en Ile-de-France, déplacés pour un motif d'intérêt général ou déjà stationnés mais dont les propriétaires ont demandé un autre emplacement. Les inscrits de cette liste sont prioritaires dans l'attribution des places. La deuxième catégorie regroupe les bateaux pour lesquels les dossiers sont complets mais pour lesquels aucune place n'est momentanément disponible. Enfin la troisième catégorie est celle des personnes dont les dossiers sont incomplets, parmi lesquelles celles qui n'ont pas encore acheté le bateau, se trouvant dans l'incapacité de fournir le certificat de propriété. Sachant que le délai d'attente pour les personnes dont le dossier est complet peut être de deux à cinq ans, voire plus... la possibilité de se voir attribuer une place de stationnement, sans être déjà propriétaire d'un bateau, est donc peu vraisemblable.

**Après l'obtention de la COT :** toute autorisation de stationnement d'un bateau sur le DPF obtenue est incessible car elle est délivrée "intuitu personae", c'est-à-dire strictement personnelle. La conséquence directe est sa disparition au moment de la vente du bateau. De plus, lorsqu'elles sont délivrées, les autorisations sont précaires et révocables, conformément à la législation qui s'applique au domaine public. Il n'y a aucune garantie pour que l'autorisation délivrée porte sur l'emplacement occupé par le bateau avant son changement de propriétaire. Dans la pratique néanmoins, lorsqu'un acquéreur achète un bateau qui était déjà installé antérieurement au 1er juin 1997 et dont le propriétaire est détenteur pour ce bateau **d'une COT en bonne et due forme**, si l'acquéreur produit les éléments attestant que les conditions requises sont toujours remplies (vérification de coque, attestation d'assurance...), les deux établissements VNF et PAP en Ile-de-France, accordent à l'acquéreur une COT qu'il soit ou non inscrit sur la liste d'attente ; (cette faculté est explicitement prévue dans les règles de gestion officielles de la liste d'attente). Il convient de préciser que cette règle de gestion, qui a pour objectif de permettre une certaine respiration du secteur dans un contexte de pénurie des emplacements, ne s'applique qu'en cas de maintien du bateau lui-même tel qu'il avait autorisé jusque là. Enfin, les COT délivrées pour le stationnement de bateaux-logements, du fait de leur caractère strictement personnel, ne permettent ni la sous-location totale ou partielle, ni la possibilité de créer plusieurs logements distincts sur un même bateau.

#### d) Paiement des redevances d'occupation temporaire et impôts locaux

##### Redevance d'occupation

**(art L28 et L29 du code du domaine de l'Etat) :** les bateaux-logements ayant obtenu leur COT doivent payer des redevances qui dépendent de plusieurs critères :

- La valeur locative de référence suivant le territoire en euros/m<sup>2</sup>/mois,
- Le coefficient de contexte urbain (centre ville, banlieue, faubourg, périurbain...),
- Le coefficient spécifique au bateau-logement,
- La superficie du bateau,
- Eventuellement une redevance R2 pour les équipements réalisés par VNF ou le PAP (amarrages, appontements, passerelles...)

A titre indicatif, pour une péniche Freycinet, le tarif actuel en Ile-de-France s'échelonne, selon la localisation, entre 500 et 900 euros par mois. Dans les cas où les occupants auraient équipé eux-mêmes tout ou partie de leurs emplacements, après **concertation et autorisation de la collectivité locale concernée**, l'obtention de l'agrément VNF ou PAP permet de consentir un abattement. L'abattement dépend de la nature des équipements mais demeure plafonné à 25%. Toutefois, lors de son départ, si le bateau-logement n'est pas remplacé par une autre embarcation autorisée, l'investigateur des travaux est tenu de remettre la berge en l'état.

A défaut d'autorisation et de bon règlement de la redevance, les propriétaires de bateaux-logements doivent s'acquitter de toutes façons du montant de la redevance qui prend alors le nom d'indemnité d'occupation sans titre. En outre une contravention de grande voirie pourra être dressée et est passible devant les tribunaux administratifs. Après condamnation- quasiment systématique- à des amendes pouvant atteindre 12.000 euros, un délai de départ est fixé. Si le bateau ne part pas, il y a une **mise sous astreinte journalière**. Celle-ci peut aller de **75 à 100 euros par jour**. Si elle n'est pas payée, une saisie-vente du bateau par huissier mandaté est alors ordonnée. Le prix de la vente sert alors à couvrir les frais de procédure.

**Taxe foncière :** La taxe foncière est sans doute la plus contestée par certains habitants de bateaux-logements. L'article 1381-3° du code général des impôts précise : *“ 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, sont également soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties ”*. En revanche, la directive interne CD 6 C113 énonce clairement que le critère essentiel d'imposition à la taxe foncière est l'utilisation en un **point fixe** (pontons sans moteur). Or, un bateau possédant son certificat de bateau motorisé est officiellement reconnu navigant. L'obligation faite aux bateaux-logements d'avoir un port d'attache, défini par une COT, ne peut être non plus un critère de fixité car cette convention exclut explicitement toute notion privative du lieu de stationnement. Les bateaux-logements, possédant leur **certificat de bateau motorisé** sont donc bien des entités mobiles au même titre que les caravanes et les mobil home et ne sont donc pas soumis à la taxe foncière. Par contre, ceux qui possèdent une autorisation spéciale (**bateau non motorisé**) restent soumis à la taxe foncière.

**Taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) :** Elle porte sur toutes **les propriétés et leurs dépendances assujetties à la taxe foncière sur les propriétés bâties**. La collectivité (commune, EPCI, syndicats mixtes ou de communes), qui assure la collecte des déchets ménagers, peut instituer, sur délibération, une taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Elle est calculée sur la même base que la taxe foncière sur les propriétés bâties et figure sur le même avis que celle-ci. La collectivité détermine la recette prévue pour l'année et doit

la transmettre avant le 31 mars aux services fiscaux. Dès réception, le centre départemental d'assiette (CDA) calcule alors le taux d'imposition correspondant (produit voté / total des bases de la collectivité).

C'est le propriétaire au 1er janvier de l'année d'imposition qui est redevable de la taxe ; il peut cependant en obtenir le remboursement du locataire.

**Taxe d'habitation :** La directive CD6 D 1111, un peu moins explicite, applicable à la taxe d'habitation est un peu l'équivalent du CD 6 C113 pour la taxe foncière. Le même argumentaire pourrait donc être développé. Cependant, l'immense majorité des habitants de bateaux-logements se disent favorables à son paiement. La logique leur dicte de participer aux dépenses de la commune dans laquelle ils vivent.

Qui plus est selon le code général des impôts, qu'en principe, toute personne disposant d'un logement au 1er janvier de l'année précédente est imposable à la taxe d'habitation. *“ Les locaux soumis à la taxe d'habitation sont tous les locaux meublés affectés à l'habitation ”*, indique le site gouvernemental des impôts et ce, indépendamment : *“ du degré de confort du mobilier. L'ameublement du logement doit être suffisant pour en permettre l'habitation ”*.

#### e) L'assurance

Peu connaissent les risques propres aux bateaux-logements. Certains ont fait tout de même l'effort de les cerner et présentent un contrat correct. Il faut tout de même compter de 500 à 1300 € par an. Il est possible d'être assuré pour la valeur de remplacement du bateau au prix du marché, comme pour une maison, et non pas à une valeur de départ diminuée chaque année d'un coefficient de vétusté, comme une automobile. En plus, la formule tient compte de l'usage réel qui est fait : peu cher si le bateau reste à quai, est plus cher, s'il navigue.

**!!! Ne pas oublier que l'assurance est obligatoire**

#### f) Possibilité de demander une aide au logement à la CAF

Toute personne résidant à bord d'un bateau-logement, propriétaire, locataire ou accédant à la propriété, peut demander à bénéficier de l'allocation logement s'il remplit les critères d'attribution (critères de ressources). Pour ce faire, le bateau doit être la résidence principale du demandeur. Celui-ci doit présenter un titre d'occupation du DPF et être en mesure de justifier du paiement des redevances. Adressez votre demande à la Caisse d'allocations familiales de votre lieu de résidence.

#### g) Le régime de plus-value lors de la vente

Une péniche constitue juridiquement un bien meuble. Lors de sa vente, en principe, elle n'ouvre donc pas droit à l'exonération prévue à l'article 150 U, II-1° du code général des impôts en faveur de la cession d'une résidence principale, dès lors que celle-ci s'applique aux seuls immeubles à usage d'habitation. Il est toutefois admis que cette exonération s'applique aux cessions de bateaux ou péniches lorsque les conditions suivantes sont simultanément remplies.

- Le bateau ou la péniche ne doit pas être destiné à la navigation,
- Il est soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties,
- Il est effectivement utilisé au jour de la cession en un point fixe à usage d'habitation principale de son propriétaire

La déclaration de plus-value est effectuée par le notaire. C'est une taxation forfaitaire. Il n'y a pas d'incidence sur la déclaration des revenus.



## h) Crédit bancaire et hypothèque fluviale

D'une manière générale, les banques sont assez réticentes à accorder un crédit bancaire pour l'achat d'un bateau-logement. Ce dernier sort des filières bien rôdées de l'immobilier. De plus, par définition, un bateau est mobile donc fugitif et ne se prête pas bien à l'apposition de scellés.

Les banques sont aussi assez réticentes à prendre une hypothèque fluviale, la version marinière de l'hypothèque maritime. C'est une procédure coûteuse, lourde et 'vieillotte' plus adaptée au transport sur l'eau qu'au logement. Toutefois, pour ceux qui s'y trouveraient contraints, celle-ci tient lieu de garantie immobilière, de caution ou de nantissement. Elle permet de disposer " d'un mécanisme éprouvé par l'immatriculation, l'identité d'un bateau-logement et de donner un fondement ferme au crédit assis sur sa propriété ".



## Aménager dans les règles

### 1. AMARRAGES ET PASSERELLES

Le type d'amarrage étant lié au sous-sol et au marnage de la rivière, la connaissance de ces données aura un impact sur le choix de l'amarrage, sur la longueur et la section des pieux, sur la longueur des passerelles...

Rappelons que l'amarrage aux arbres est strictement interdit !

D'une manière générale, le mauvais amarrage des bateaux peut s'avérer préjudiciable et dangereux. Il est fréquent, par exemple, de voir des cordages insuffisamment tendus, ou des amarres qui ne sont pas en acier qui provoquent un allongement important. **Il existe désormais différentes techniques d'amarrages sécurisés (ducs d'Albe, écoires, bras articulés, bolards).**

Le PAP exige quant à lui pour les bateaux-logements stationnant sur les berges de Paris, des systèmes d'amarrage intégrés à l'architecture du bateau (cf cahier des charges de prescriptions architecturales et paysagères et de mise en valeur des berges de la Seine en date de décembre 1999). Il tolère l'installation de bateaux-logements groupés pourvu qu'ils respectent un certain nombre de critères (même écart du bord à quai, regroupement des bateaux par taille homogène). Un écart entre les poupes et les proues de bateaux installés en linéaire doit être respecté.

**Dans tous les cas, le propriétaire du bateau a la responsabilité de la surveillance de celui-ci et a un devoir de vigilance quant à son bon amarrage, a fortiori en cas de crue.** Les prescriptions techniques applicables aux bateaux-logements motorisés stipulent également que le bateau doit disposer d'une passerelle de débarquement de 4 m par 0,40 m et d'une passerelle d'accès pour le stationnement prolongé. Celle-ci devra relier le bateau à la rive. Sa largeur devra être au minimum de 0,90 m avec de chaque côté une rambarde de protection. Attention également à ne pas privatiser des berges ! Cette privatisation, au-delà de son caractère illicite, peut entraver l'arrivée des secours.

### 2. EDF

**Les raccordements :** dans la plupart des cas, le distributeur d'électricité de France (EDF) procède à des «**branchements provisoires**», à la demande des clients, résidents sur des bateaux-logements. C'est le type de branchement généralement demandé pour des chantiers, des caravanes ou mobil home car ils sont moins coûteux et rapidement démontés. Les demandes de branchements définitifs sur des bateaux-logements sont assez exceptionnelles. Dans le cas d'un branchement provisoire, le distributeur local d'électricité pose le compteur et effectue le raccordement au réseau existant. Cette prestation, à la charge du client s'élève à **177 €** (valeur pour l'année 2006). Dans l'hypothèse d'un branchement définitif, celui-ci est réalisé par le distributeur local à un prix forfaitaire proportionnel à la puissance souscrite et à la distance du réseau existant. Il avoisine alors les 1.000 euros. La technique de raccordement est adaptée au type de réseau existant (aérien ou sous-terrain) et fait l'objet d'une étude spécifique. En prévention des risques liés à une éventuelle inondation, les coffrets EDF doivent être obligatoirement placés au dessus du niveau de la crue de 1910, enregistrée par VNF.

**Les maires peuvent s'opposer à un raccordement :** au préalable, le chargé d'affaires demande au client de fournir les autorisations du maire de la commune et de VNF. Néanmoins, le distributeur a obligation de consentir un abonnement à toute personne qui en fait la demande. En cas d'absence de ces autorisations, et si le client insiste, c'est donc la logique inverse qui est adoptée : EDF exige de l'autorité compétente (en général le maire) **une injonction écrite** pour que le branchement ne soit pas raccordé. En effet, conformément au décret du 14 décembre 1972, ce type d'installation électrique ne nécessite pas l'obtention d'un certificat de conformité délivré par consuel en préalable à la mise sous tension par le distributeur. Par contre pour le branchement provisoire, le distributeur se couvre par un engagement écrit, signé par le client.

**La fraude :** les branchements sauvages, lorsqu'ils sont découverts par les services d'EDF, sont traités selon la «procédure fraudes» habituelle. *« Nous constatons quelquefois que plusieurs bateaux sont raccordés sur le même branchement électrique. En principe, la revente d'énergie est interdite. En pratique, c'est monnaie courante. Nous n'intervenons que lorsque nous découvrons des compteurs divisionnaires, en aval du compteur EDF. En revanche, si ce type d'installation n'existe pas et que les parties s'arrangent entre elles pour le règlement des factures et qu'elles sont effectivement payées, nous ne pouvons rien faire »*, explique Michel Destras, au pôle matériel et technique de l'Est francilien d'EDF. En effet, la réglementation stipule seulement que la revente d'énergie électrique est interdite si elle est enregistrée par un sous comptage. *« Comme c'est le cas pour les maisons, la réglementation devrait peut-être permettre au distributeur local d'électricité d'exiger un certificat de conformité lorsqu'un propriétaire de bateau-logement fait une demande de raccordement, afin de s'assurer de l'état des installations électriques à bord »*, suggère Michel Destras.

**Situation de « blocus » sur la commune de Saint-Mammès (77) :** sur cette traditionnelle terre de marins, quatorze bateaux-logements ont trouvé refuge. Deux types de zones ont été définies, les quais, aménagés par la ville et les berges naturelles, classées espace naturel sensible (*lire II. C. 3. sur les épaves*). En accord avec VNF, une halte fluviale a même été aménagée, également aux frais de la commune. En 2001, VNF a installé un nouveau système de bornes de distribution d'eau et d'électricité sur la partie urbaine, aménagée. Les bornes électriques fonctionnaient avec des cartes rechargeables, sur le principe des cartes téléphoniques. Tout fonctionnait à merveille jusqu'au jour où elles sont... tombées en panne ! Les usagers privés d'énergie électrique et d'eau, n'ont rapidement fait connaître leur situation, auprès de VNF d'abord, puis au maire. En dépit ces démarches, rien, les nouvelles bornes « high tech » se refusaient toujours à lire les cartes... *« Excédés par l'inertie de VNF, les marins n'ont alors piraté les bornes »*, raconte Camille Dabin, maire de la commune. *« Ce qui par contre, n'a pas tardé à faire réagir VNF, qui a carrément coupé les bornes d'alimentation en eau et électricité dès le lendemain »*, poursuit-il. Depuis lors, (les événements se sont déroulés un an auparavant), c'est le statut quo. *« VNF n'a pas ni réparé ni remplacé le système des bornes. Je les ai relancé il y a trois mois, je n'ai même pas de réponse. En attendant, c'est la mairie qui revend du courant électrique et distribue l'eau potable, ce qui est rigoureusement interdit par la loi. Et si jamais un accident survenait ? En tant que maire, je serais certainement tenu pour responsable... Pour l'instant, le préfet ferme les yeux mais jusqu'à quand ? »*, interroge Camille Dabin.

### 3. TÉLÉPHONE

Pour l'ouverture d'une ligne téléphonique, France Télécom n'exige aucun document particulier et considère le client sur un bateau-logement comme un client résidentiel.

### 4. EAU POTABLE

C'est l'eau, paradoxalement, qui pose le plus de problèmes en France. Plusieurs solutions sont envisageables. La première consiste en un raccordement au réseau public de distribution. Elle n'est pas toujours envisageable ; tout dépend de la localisation du bateau et de son isolement. D'autres foyers bateaux-logements choisissent de consommer l'eau en bouteille. Une solution peu économique qui ne peut être adoptée par tous dans la durée ! La dernière solution consiste à récupérer l'eau de la Seine pour la filtrer puis la traiter. Cette dernière hypothèse peut sembler la plus efficace car elle permet aux bateaux-logements de ne pas dépendre du réseau public de distribution. Elle s'avère cependant aussi très coûteuse, en frais d'investissement dans un bon matériel de traitement de l'eau. Dans cette hypothèse, les personnes seront soumises à la taxe hydraulique.

### 5. DISTRIBUTION DU COURRIER

Le nouveau « locataire des berges », pour se créer une adresse postale valide devra non seulement installer une boîte aux lettres mais également remplir un formulaire à remplir au bureau de poste de la commune. Le cas échéant, il devra faire une demande de raccordement au réseau postal par l'intermédiaire de la mairie. **Il est indispensable de se procurer une autorisation préalable auprès du gestionnaire de la berge.** S'il s'avère que la commune est gestionnaire, elle peut, par ce biais, freiner l'installation de bateaux-logements indésirables.





## Préserver l'environnement

### 1. L'IMPACT DES BATEAUX-LOGEMENTS

La présence de bateaux-logements sur un linéaire de berges a indiscutablement un impact sur l'environnement. Si l'aspect négatif tels l'appropriation des berges, la pollution des eaux et visuelle ne peut-être nié, il existe aussi des retombées positives. En effet, celle-ci apporte une présence humaine dans des zones non urbanisées ou désertées. Si les associations d'habitants de bateaux-logements sont, en outre très désireuses de valoriser et protéger des berges, cette démarche ne peut se faire qu'avec l'accord et la participation du gestionnaire des berges. VNF a par ailleurs conclu de nombreuses conventions de superposition de gestion avec les collectivités riveraines afin que ces dernières maîtrisent l'aménagement et la valorisation de leurs berges.

### 2. POLLUTION DE L'EAU... QUE FAIRE DES EAUX USÉES ?

#### a) La législation en vigueur

D'après les dispositions techniques réglementaires applicables aux bateaux-logements et l'article L 432-4 du code de l'environnement : *“ le rejet des eaux usées (noires et grises) directement à la voies d'eau est interdit. Il est passible de deux ans d'emprisonnement et d'une amende de 18.000 euros ”*. Le bateau doit disposer soit d'une cuve étanche, vidangeable par une entreprise spécialisée, auquel cas il faut alors tenir à jour un registre des vidanges, émargé par l'entreprise de vidange, soit d'une station de traitement individuelle, dont le type sera soumis avant travaux à la commission de surveillance. Le Conseil Général des Hauts-de-Seine, l'Agence de l'eau Seine Normandie et l'association pour le Développement de l'Habitat Fluvial ont lancé une étude pour trouver des solutions techniques efficaces et généralisables aux problèmes des eaux usées des bateaux-logements.

#### b) Exemple d'une étude de faisabilité pour l'implantation de huit postes “ propres ” à Montereau-Fault-Yonne commandée par la Communauté des deux fleuves (77)

Récemment, la Communauté de communes des deux fleuves a passé commande d'une étude de faisabilité concernant l'aménagement de huit postes pour des bateaux-logements sur la commune de Montereau-Fault-Yonne. *“ D'après l'état de la liste d'attente pour l'obtention d'une COT du DPF au quinze novembre 2005, environ une centaine de bateaux-logements seraient sans emplacement réel. Qui plus est, les personnes en attente font preuve d'une réelle motivation puisqu'elles renouvellent régulièrement leur inscription. Il existe donc un déficit d'offres de postes aux normes environnementales sur le bassin de l'Ile-de-France. Pour la ville de Montereau-Fault-Yonne, même si elle se situe à l'une des extrémités de la région Ile-de-France, c'est l'opportunité de se positionner sur ce marché ”*, argue Jean-Michel Grelet, ingénieur conseil en développement touristique, spécialiste du tourisme fluvial, et co-auteur du rapport de faisabilité.



### Enjeux sociaux, environnementaux

L'étude de faisabilité révèle que l'éventuel aménagement de ces postes pourrait avoir de nombreux enjeux. Du point de vue social, l'aménagement de ces postes permettrait le maintien de la population francilienne sur l'eau, de renforcer la mixité et la cohésion sociale. L'auteur du rapport insiste également sur l'aspect environnemental. *“ Nous avons mené une réflexion concernant le rejet des eaux usées. Certes des dispositions réglementaires applicables aux bateaux-logements interdisent déjà de rejeter les eaux usées directement à la voie d'eau mais dans les faits, elles sont régulièrement contournées. Nous proposons donc deux solutions. Soit le raccord direct au réseau du tout à l'égout, par un système de pompes, soit le traitement autonome par les bateaux eux-mêmes ”*. L'étude se penche également sur la réalisation concrète. *“ Nous avons planché sur la question des vis-à-vis avec les riverains et de voisinage (intimité, accès au bateau) quand deux bateaux sont à couple ”*, poursuit Jean-Michel Grelet.

#### Un schéma d'implantation original

L'étude propose donc un schéma d'implantation des bateaux-logements, répartis par groupes de deux ou quatre, unis par un poste d'accostage unique et central, monté sur ducs d'Albe. Une passerelle, longue de douze mètres permettrait d'accéder à un ponton commun aux bateaux. Des ducs d'Albe en amont et en aval du ponton permettraient également de garder un espace libre entre chaque bateau. Ce type d'amarrage évite l'apparition de nuisances (mauvaise luminosité et vis-à-vis) du fait de la réunion de plusieurs bateaux au même endroit, tout en les éloignant des berges. La création d'un parking à proximité, avec l'implantation d'arbres, est également préconisée. Sans les études techniques complémentaires nécessaires pour la réalisation du projet (géotechnique, bathymétrie, données hydrologiques, nécessité de dragage?), et par conséquent par analogie à ce stade de l'étude (niveau esquisse), les coûts bruts sont estimées de 400.000 à 500.000 euros pour les huit postes. Des discussions sont en cours concernant, notamment, les financements.

### 3. LES ÉPAVES

#### a) La gestion

De nombreuses collectivités territoriales, riveraines de la Seine ou de ses affluents, déplorent la présence d'épaves sur leur territoire qui constitue non seulement un danger pour les promeneurs et la navigation mais également une pollution visuelle et environnementale. La plupart du temps, il s'agissait de bateaux dont l'entretien pesait de plus en plus lourd sur le budget du propriétaire qui a fini par l'abandonner. Il peut s'agir aussi de bateaux ayant coulé accidentellement ou suite à une crue, s'ils étaient mal amarrés.

La plupart des communes se disent *“ impuissantes ”* face aux épaves. Afin de les faire évacuer, il est nécessaire de lancer deux procédures. L'une auprès du tribunal administratif et l'autre auprès du tribunal de grande instance, avec mise en demeure du propriétaire d'évacuer son bateau. La procédure peut s'avérer très longue car il faut avant tout tenter de retrouver le propriétaire. Or les épaves, par définition n'appartiennent, a priori à personne. Elles ont été abandonnées, perdues (ce qui apparaît peu vraisemblable pour un bateau).

Si le tribunal administratif ne peut rien faire, le statut quo peut durer jusqu'à 15 ans. Seulement ces épaves bloquent quelques fois des places de stationnement. Il arrive donc qu'un candidat à un emplacement propose de racheter une épave et de payer le coût du déchirage. VNF est contraint de refuser, du fait de la dangerosité des épaves et de leur acheminement vers les chantiers de déchirage. Lorsque la procédure aboutit, l'épave est conduite dans un chantier de déchirage pour être découpée.



Dans d'autres circonstances, il arrive aussi que les communes prennent les devants et retirent l'épave, à leurs frais. Cependant, pour la majorité d'entre elles, cette opération s'avère beaucoup trop coûteuse. C'est le cas de la mairie de Saint-Mammès qui recense pas moins de quatre épaves, dont une coulée. *“C'est une véritable catastrophe écologique, qui plus est, dans un espace déjà classé zone naturelle sensible !”*, se désole son maire, Camille Dabin. *“Je suis très ennuyé avec cette épave coulée. J'attends l'intervention de VNF et je ne peux me résoudre à la faire enlever aux frais de la commune. Je sais en effet que les épaves coulées font ventouse avec le fonds de la rivière. Pour la décoller, il faut procéder à son coupage et ce procédé est extrêmement coûteux”*, expose le premier élu.

#### b) déchirage

Deux chantiers de déchirage fonctionnent actuellement en Ile-de-France : à Conflans-Sainte-Honorine (78) et à Thomery (77). Le chantier indemnise en partie au propriétaire (2000F en 1999). Il procède au découpage de la ferraille, vendue par la suite au kilo pour la fonderie.

## 4. RISQUES D'INONDATION

**Responsabilité du propriétaire du bateau-logement :** en cas de crue, le propriétaire d'un bateau logement est responsable de la surveillance de son bateau et de son bon amarrage. Les bateaux-logements ne sont que rarement pris en compte en tant que tels dans les Plans de Prévention de Risques naturels d'Inondation (PPRI), dont l'objectif est de diminuer la vulnérabilité en essayant de limiter le nombre de personnes et la présence des biens exposés aux risques. Des actions immédiates de modification de l'habitat peuvent également être prescrites par le PPRI, comme la mise hors d'eau des alimentations électriques.

**Rôle d'information des collectivités :** face au risque d'inondation, les collectivités territoriales ont un rôle de prévention qui se traduit notamment par des actions d'information. Chaque commune doit installer une échelle de niveau d'eau et de mettre en place un système d'annonce de crue en mairie et en différents points. Aux habitants de bateaux-logements, ensuite, de prendre leurs dispositions.



## II. Les zones d'ombres

### Crise du logement

#### 1. NOMBRE D'EMPLACEMENTS AMÉNAGÉS INFÉRIEURS À LA DEMANDE

Au total, VNF et le PAP recensent 1150 bateaux occupant un linéaire de cinquante kilomètres. Ce nombre de bateaux est supérieur aux places actuellement disponibles et ce, malgré les efforts faits avec les communes concernées pour habiller des aménagements sur certaines zones d'accueil. Au 31/03/06, 175 demandes de stationnement étaient recensées sur la liste commune à VNF et au PAP, gérée par cette dernière.

Dans Paris intra-muros, la recherche d'une place est illusoire. La gestion des bateaux-logements n'a pas été jusqu'alors une priorité pour VNF dont les missions sont nombreuses. De fait, un retard a été pris dans la gestion de ce dossier. Par ailleurs, une organisation spécifique pour la gestion des bateaux-logements se met en place (*lire Chapitre III/ C des volontés à fédérer*).

#### 2. LES PRIORITÉS DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS VNF ET LE PAP

*“Le transport fluvial et l'activité portuaire sont les priorités de nos deux établissements. Aussi, le développement quantitatif de l'habitat fluvial ne peut-être que limité”*, annonce-t-on d'emblée dans l'éditorial du guide pratique de l'habitat fluvial édité en 2004 par VNF et le PAP. En effet, l'habitat fluvial en Ile-de-France mobilise au sein de ces deux administrations beaucoup de personnel, proportionnellement aux recettes qu'il rapporte. Plus concrètement, VNF dispose de 121 millions d'euros de ressources propres. La part la plus élevée est issue de la taxe hydraulique (~12, 5 millions d'euros). Viennent ensuite les recettes liées aux produits du domaine (concessions portuaires...), des péages plaisance et transport (~10 millions d'euros). Sans compter les 70 millions d'euros attribués par l'Etat et les collectivités territoriales (contrats de plan et programmes co-financés). Comparées aux autres, les recettes générées par la perception de la redevance pour l'occupation temporaire du domaine public ne représentent qu'une infime portion du gâteau (~2,5 millions d'euros). Ainsi mises en perspectives, ces données chiffrées permettent de mieux cerner l'ordre des priorités entre les différentes missions, établi par cette administration. La gestion des bateaux-logements n'avait pas été jusqu'alors une priorité pour l'établissement VNF dont les missions précédemment évoquées sont nombreuses. Cette tendance devrait par ailleurs être rectifiée d'ici 2009 (*lire le point C. 2.*).

#### 2. FISCALITÉ LOCALE AU CAS PAR CAS

Nombreux sont les maires de communes riveraines de la Seine, en Ile-de-France à ignorer qu'ils sont en droit, sous certaines conditions (*lire ci-dessus I. B. d.*) d'imposer les habitants de bateaux-logements stationnant sur leurs berges de la taxe d'habitation et de la taxe foncière et de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. D'autres, le savent mais rencontrent des difficultés, notamment dans le recouvrement de cette dernière (*lire ci-dessous III. C.d.*). A ce jour, la fiscalité, en matière de bateaux-logements est réellement réglée au cas par cas alors que la législation en vigueur devrait permettre qu'elle le soit de manière uniforme.

## Ministère des transports

### RÉGULARISER L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL D'ICI 2009 ET DE CRÉER, EN CONCERTATION AVEC LES COLLECTIVITÉS, DE NOUVELLES PLACES DE STATIONNEMENT

*“ La concertation avec les collectivités locales riveraines et les associations d'usagers est le levier des actions engagées ”*, souligne-t-on dans l'éditorial du guide pratique de l'habitat fluvial, édité en 2004 par VNF et le PAP.

En mai 2005, le Gouvernement a annoncé, par la voix de l'ancien Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Gilles de Robien, sa volonté de clarifier les règles d'aménagement et d'urbanisme le long des berges de la Seine en Ile-de-France et en particulier le stationnement des bateaux-logements. Une mission a été confiée au Conseil général des Ponts et Chaussées afin, notamment, d'étudier les responsabilités de *“ produire et d'aménager des zones de stationnement de bateau-logement ”*, a-t-il indiqué lors d'une visite des ports de Gennevilliers et d'Issy-les-Moulineaux. Les deux rédacteurs du rapport, désormais consultable sur Internet, ont œuvré pour avancer des éléments de réponse aux questions suivantes : *“ comment créer de nouvelles places de stationnement ? ”* *“ Comment mettre un terme à un certain nombre de situations anarchiques ? ”*. Ainsi, ont été recensés et analysés l'éventail des outils disponibles pour produire et aménager efficacement et rapidement, en concertation avec les collectivités locales, des zones de stationnement autorisées. Puis, en second lieu, les procédures existantes, permettant de libérer rapidement et en toute légalité les différents types de zones interdites, ont été décrites et analysées. Des pistes d'amélioration de ces procédures ont peu dès lors être proposées. D'après Gilles Rouquès, ingénieur général des Ponts et Chaussées, co-rédacteur de l'étude : *“ la création de nouvelles places de stationnement en Ile-de-France est envisageable et possible ”*. *“ Les deux administrations gestionnaires du domaine public fluvial n'attendent que le feu vert des maires des communes riveraines du fleuve pour financer l'aménagement de nouveaux postes ”*, indique t-il. Voilà de quoi rassurer les amoureux du fleuve bloqués sur liste d'attente...

Qui plus est, VNF fait état de sa volonté d'appliquer désormais sa politique *“ avec rigueur ”*. *“ La gestion des bateaux-logement n'avait pas été jusqu'alors une priorité pour notre établissement dont les missions évoquées précédemment sont nombreuses. De ce fait, un retard a été pris dans la gestion de ce dossier. Une organisation spécifique pour la gestion des bateaux-logements se met en place, avec des outils qui permettront d'en faciliter la gestion territoriale et le suivi administratif. Notre objectif est de régulariser dans les trois ans à venir, avec la plus grande fermeté, l'occupation du domaine public fluvial qui nous est confié ”*, explique Guy Racana, chef du service du développement et des affaires domaniales de la direction interrégionale du bassin de la Seine de VNF.

**MARIE-ANNE BACOT,  
DIRECTRICE INTERRÉGIONALE DE VNF  
ET DIRECTRICE GÉNÉRALE DU PAP**

## “ La Seine appartient au domaine public et impose un certain nombre de règles ”

*Quelle est l'attitude de VNF à l'égard des bateaux-logements ?*

Il faut bien dire que, pour VNF, les bateaux-logements sont un problème relativement récent. Notre première vocation est d'assurer le transport fluvial et nos interlocuteurs naturels sont donc les marinières, des professionnels qui connaissent parfaitement le fleuve, ses exigences, ses dangers et qui respectent les règlements.

Pour ce qui est des bateaux-logements, pendant très longtemps, ceux que nous comptons sur nos fleuves appartenaient à d'anciens marinières qui connaissaient donc et ces règles de la navigation et ces règlements.

Mais depuis quelques années la *“ mode ”* des bateaux-logements a pris une grande ampleur et de nouveaux arrivants, ignorant tout du monde de la batellerie, se sont installés sur nos fleuves. Pour nous, les bateaux-logements ont toute leur place sur nos fleuves. Ils symbolisent même le regain d'intérêt pour nos fleuves. Et nous ne pouvons que nous en réjouir. Seulement, bien sûr, il y a un problème de places -nos rives ne sont pas extensibles à l'infini- et un problème de réglementation -le fleuve qui appartient au domaine public peut être dangereux dans certains cas-.

VNF se doit donc d'imposer à ces nouveaux acteurs du fleuve des règlements qu'ils ignorent bien souvent et dont le premier but est d'assurer la sécurité. Les propriétaires de bateau-logement ont souvent l'impression que nous voulons les sanctionner systématiquement. Or, nous sommes intervenus principalement dans des zones dangereuses et pour des raisons évidentes de sécurité.

*Les propriétaires de bateau-logement se plaignent des difficultés qu'ils ont à obtenir des autorisations de stationnement, le fameux COT.*

Certains nous font un mauvais procès. C'est vrai qu'il y a un problème de places. Il va bientôt y avoir beaucoup plus de bateaux-logements que de places en Ile-de-France. C'est déjà vrai dans certains départements. Mais nous avons toujours redonné leur COT aux bateaux-logements qui étaient installés avant 1977, nous la redonnons à tous les bateaux-logements bien entretenus et nous la redonnons même en général, au moment d'une vente, à tous les bateaux-logements en règle. Ce ne sont que les bateaux-logements *“ délabrés ”* que nous pourchassons. Or il y en a et ils présentent un réel danger.

*Mais justement puisqu'il y a de plus en plus de bateaux-logements ne faudrait-il pas aménager de nouvelles zones de stationnement ?*

Nous y travaillons. Mais la chose est plus difficile qu'il n'y paraît. Comme vous le savez, les berges au sens strict appartiennent tantôt à VNF, tantôt au Port Autonome de Paris. Les rives, elles, appartiennent tantôt à VNF, tantôt au Port autonome de Paris, tantôt à des communes, tantôt à des propriétaires privés. Certaines sont des ports fluviaux, d'autres des haltes fluviales, d'autres des quais. Certaines sont des zones dangereuses parce qu'elles sont dans des courbes du fleuve, parce qu'elles sont proches d'ouvrage de la navigation, de sites industriels, de lignes à haute tension, etc.

De nombreux propriétaires de bateau-logement oublient totalement que le fleuve est avant tout un axe de transport essentiel et que tout doit être fait pour faciliter la circulation des péniches. D'autres semblent ignorer que notre fleuve qui paraît si paisible connaît des crues ce qui peut, du jour au lendemain, rendre dangereuse une zone qui paraissait sans risque.

La Seine ne peut pas être considérée comme une voie de garage anodine où n'importe qui pourrait s'installer n'importe où avec n'importe quelle embarcation.. Il y a de nombreux impératifs. Et il ne faut pas oublier qu'elle appartient au domaine public. Personne ne peut se l'approprier.

### **“ UNE TOTALE CONCERTATION AVEC LES MAIRES ”**

*Les maires des communes riveraines se plaignent de n'être jamais consultés à propos des autorisations de stationnement que vous accordez aux bateaux-logements sur leur propre commune.*

C'est injuste. Nous n'avons jamais ouvert une zone de stationnement sans l'accord du maire. Et c'est toujours en totale concertation avec les maires des communes que nous étudions l'aménagement ou le réaménagement des zones de stationnement. Non seulement nous les consultons, bien sûr, mais nous voulons leur accord.

*La situation semble particulièrement difficile dans les Hauts-de-Seine.*

En effet. Il y a déjà beaucoup de bateaux-logements dans les Hauts-de-Seine et nombreux sont ceux qui voudraient encore s'y installer. Nous dressons actuellement l'état des lieux en répertoriant les zones aménagées, les zones à réaménager et les zones aménageables, en mettant noir sur blanc qui fait quoi et comment, en mettant en place un outil informatique. Nous travaillons avec la préfecture, avec le département et avec les maires. C'est une grande concertation qui doit aboutir à un arrêté précis définissant les zones de stationnement, les zones dangereuses ou destinées à d'autres usages, et les zones où l'on pourrait éventuellement créer de nouvelles places de stationnement. Mais il est évident -et chacun doit le comprendre- qu'on ne peut pas multiplier à l'infini les zones de stationnement de bateaux-logements sur le linéaire de la Seine en Ile-de-France.

*Le montant des redevances que doivent payer les propriétaires de bateau-logement est très différent d'une zone à l'autre.*

Oui, c'est vrai. Il a été établi un peu en fonction de l'offre et de la demande. Mais les différences sont aujourd'hui trop importantes. Nous y travaillons.

### **“ TROUVER UN ÉQUILIBRE POUR PARTAGER LA SEINE ”**

*Quels sont vos moyens pour lutter contre le stationnement “ sauvage ” ?*

D'abord, nous pouvons arrêter les nouveaux arrivant aux écluses. La chose est plus facile pour les bateaux non-motorisés puisque nous contrôlons le bateau tracteur et qu'il a alors une “ marchandise ” illégale. J'ai donné des instructions très précises aux éclusiers qui procèdent désormais à des vérifications et qui bloquent tous ceux qui ne présentent pas les documents nécessaires.

Pour ceux qui sont déjà installés et qui sont dans l'illégalité il y a les “ contraventions de grande voirie ”. Mais les procédures actuelles sont trop longues ce qui fait que les arriérés s'accumulent et que la contravention devient insupportable pour le contrevenant. Il va falloir accélérer ces procédures.

Votre président, Yves Jégo, a lancé l'idée de “ fourrières ” pour les bateaux-logements dans l'illégalité. C'est une idée qu'il faut étudier mais qui nécessite des moyens juridiques et financiers et de trouver des sites d'accueil.

*Quel est l'avenir des bateaux-logements sur la Seine en Ile-de-France ?*

Il est évident qu'il faut trouver un équilibre. Qu'il faut, comme le dit si bien le titre de votre association, “ partager ” la Seine pour que tous ses utilisateurs puissent en profiter, les bateliers, les riverains, les touristes, les sportifs, les pêcheurs, les promeneurs, les propriétaires de bateau-logement, etc.

Les bateaux-logements sont les derniers arrivés. Il va falloir leur trouver leur place en tenant compte et des impératifs de sécurité et des exigences légitimes de tous les autres acteurs du fleuve. De très mauvaises habitudes ont été prises. Il va falloir décider et mener une politique cohérente et énergique. Cela prendra des années. Chacun doit s'y mettre et “ La Seine en Partage ” a là un rôle très important à jouer. Ce livre blanc est une base de travail précieuse. Mais puisque vous représentez à la fois les élus riverains et les associations de riverains, il faut aussi que vous participiez pleinement à la réflexion commune. Car rien ne pourra se faire sans une vaste concertation.

*(Propos recueillis par Pascale Dugat)*



## Les collectivités locales

### Vernou-La-Celle-sur-Seine (77) :

**des relations efficaces avec VNF**

D'après les dernières estimations, sept péniches sont amarrées aux berges de la commune de Vernou-La-Celle-sur-Seine, en Seine-et-Marne. Parmi elles, une seule ne serait pas en situation régulière. Josyane Viguier, maire de la commune, y est particulièrement vigilante. *“ C’est l’aspect extérieur de délabrement et le lieu de stationnement de la péniche qui me mettent la puce à l’oreille. Désormais, j’ai acquis le réflexe de demander à VNF de procéder au contrôle de tous les bateaux qui stationnent un peu longuement. Je sais qu’il faut parfois réitérer plusieurs fois les demandes auprès de leurs représentants pour qu’elles aboutissent. Sans doute, faute de moyens humains et techniques... Mais en définitive, nos rapports sont relativement efficaces ”*, estime t-elle. *“ Lors des premières années de mon mandat, que j’ai débuté en 2001, le dossier des bateaux logements était un véritable casse-tête. Mais à force de rendez-vous et mises au point avec mes interlocuteurs de VNF, j’ai réussi à y voir plus clair ”*, se réjouit-elle.

#### Consultation officielle des maires par VNF

Si officiellement les communes n’ont pas leur mot à dire dans le plan local d’occupation du fleuve, dans les faits, aucune place n’est attribuée contre l’avis du maire. Josyane Viguier le confirme et l’explique. *“ A Vernou-La-Celle, les maisons des riverains de bord de Seine appartiennent souvent à d’anciens mariniers. Pour ces habitants, le bateau-logement ne correspond pas à la conception qu’ils ont de la batellerie. Ils n’ont donc pas très envie d’en avoir sous leurs fenêtres. C’est mon rôle de prendre les décisions qui permettent de concilier les intérêts des uns et des autres ”*.

De plus, Vernou-La-Celle ne compte pas parmi ces communes assaillies de demandes. Un constat dont le maire semble tirer son parti. *“ Avec sept bateaux-logements sur nos berges, je pense que nous sommes arrivés à un point d’équilibre à ne pas dépasser. Le tracé de la Seine à cet endroit ne favorise pas un plan d’occupation plus important, cela générerait nos riverains ”*, expose t-elle.

#### Jets skis et stationnement, les seules nuisances à déplorer

A ce jour, la seule nuisance imputable à la présence de bateaux-logements est le stationnement des voitures sur le chemin de halage, le week-end. Pour y mettre un terme, la commune projette d’aménager un parking aux abords des berges, en cofinancement avec le conseil général. Le maire déplore enfin des nuisances sonores liées à l’usage de jets skis par certains propriétaires de bateaux logements. *“ J’admets me sentir assez démunie face à ce phénomène. Notre police municipale n’est pas habilitée à intervenir sur l’eau. Et il n’existe pas encore de brigade fluviale en Seine et Marne. Celle-ci devrait être créée très prochainement mais elle sera établie, a priori à Meaux ”*, informe la première élue qui redoute déjà que la distance entre les deux communes soit un frein à son intervention régulière



### Samois-sur-Seine (77) :

**le maire en proie au “ casse-tête administratif ”  
de la propriété des berges**

La question des bateaux-logements intéresse de nombreux maires de communes riveraines de la Seine. En effet, les règles qui leur sont applicables se sont mises en place sans véritable concertation, les laissant dans l’incertitude quant à de nombreux aspects juridiques. A l’instar de ces élus, Georges Guillo Lohan, maire de Samois-sur-Seine, disposant de près d’un kilomètre de linéaire. *“ La propriété des berges est un véritable casse-tête administratif ! ”*, s’exclame t-il. *“ A Samois, nous avons une section qui appartient à l’Etat, gérée par Voies navigables de France, une autre – qui correspond à la zone de l’écluse- également propriété de l’Etat mais gérée cette fois par le Port autonome de Paris (PAP) et une dernière section, privée qui appartient aux riverains, frappée d’une servitude de halage ”*, résume t-il. Autant de données qui ne sont pas pour lui simplifier la tâche.



#### Difficultés de recouvrement de la taxe d’ordures ménagères

Qui plus est, le régime fiscal auquel doivent être soumis les propriétaires de bateaux n’est pas toujours limpide. La taxe d’habitation s’impose car *“ les propriétaires de péniches bénéficient des équipements et des services de la ville au même titre que les autres habitants ”*, argue Georges Guillo Lohan. En revanche, *“ nous rencontrons des problèmes pour le recouvrement de la taxe des ordures ménagères car elle est administrativement rattachée à la taxe foncière... or celle-ci concerne a priori les immeubles bâtis ”*, souligne t-il, dubitatif. Au titre de ses préoccupations, figurent aussi le stationnement des voitures à proximité des bateaux-logements, les inondations, l’intégration des bateaux dans le paysage, la préservation de l’environnement...

#### VNF, plus qu’un percepteur de droit

En tout état de cause, la commune projette d’aménager ses berges de manière plus esthétique et surtout plus sécurisée. En effet, *“ l’Etat n’a pas assumé sa mission d’entretien de la berge alors qu’au moins deux sections sur trois étaient sous sa responsabilité. Mais à ce jour, une collaboration efficace s’est établie avec les responsables de la subdivision et de la direction interrégionale de VNF ”*, se réjouit le premier élu de Samois-sur-Seine.

## Conflans-Sainte-Honorine (78) :

une politique de logement des anciens bateliers "plombante"



110 bateaux stationnent actuellement sur les berges de la commune de Conflans-Sainte-Honorine. Un tiers "seulement" ne seraient pas en règle. *"Ce qui est plutôt satisfaisant car en général, c'est la proportion*

*inverse"*, note Jean Delaunay, conseiller municipal adjoint à la ville de Conflans. Une moitié stationne sur les deux kilomètres de linéaires de berges gérées par voie navigables de France (VNF) et l'autre dans le port Saint Nicolas, géré par la ville. Le port est destiné à loger les bateliers à la retraite. Cette population, plutôt vieillissante, dispose de faibles revenus. La ville a donc décidé en 1993, par le biais d'une convention avec VNF, de payer la redevance d'occupation temporaire pour l'ensemble des emplacements du port, soit quatre vingt cinq emplacements. Une mesure a caractère social puisqu'avec les 69 euros par mois qu'elle fait payer à chaque batelier à la retraite, elle ne rentre pas dans ses fonds. Notons toutefois que la loi dite "Solidarité Renouvellement Urbain" du 13 décembre 2000, permet aux communes d'intégrer les bateaux-logements dans le parc social exigé par la dite loi. Un argument positif pour les maires souhaitant agir à la fois pour les bateaux-logements et le logement social...

### Stationnement bord à bord source de nuisance

Le cas de figure de la ville de Conflans revêt toutefois une particularité. Nombre de ces bateaux étaient voués à un plan de déchirage. Une grande partie appartient donc à VNF. Conclusion : la ville de Conflans paie à VNF la redevance d'occupation temporaire pour 85 emplacements parmi lesquels stationnent une grande majorité de bateaux appartenant à... VNF lui-même ! *"Nous sommes en phase de renégociation de la convention avec l'administration"*, indique Jean Delaunay.

D'autre part, si le port est correctement aménagé (adductions d'eau, d'électricité, téléphone), les bateaux stationnent bords à bords et sont grevés d'un droit de passage. *"Cet aménagement structurel, lié à la culture batelière, n'est pas satisfaisant et peut entraîner des nuisances"*, convient le conseiller municipal.

Autres difficultés identifiées : le squat des bateaux-logements inoccupés et le stationnement des véhicules sur les berges, au détriment parfois de la circulation des piétons et des cyclistes.

### Réglementation confuse et dépassée

Officiellement les communes n'interviennent pas dans la création d'emplacements pour l'habitat fluvial mais Conflans a pour sa part mis en une commission qui, d'une part, attribue les autorisations dans le port Saint Nicolas et d'autre part examine les propositions d'attribution de VNF en dehors du Port. *"Les autorisations de stationnement n'y sont délivrées qu'avec notre accord car la présence de bateaux-logements sur nos berges crée une obligation d'intégration dans le tissu urbain"*, justifie l' élu. Par ailleurs, *"certaines communes préfèrent fermer leurs berges aux bateaux-logements car elles savent que celles concernées par l'habitat fluvial ne contrôlent pas grand-chose"*, souligne le conseiller.

*"Nos relations avec VNF sont plutôt source de désillusion"*, admet le conseiller de Conflans. En cause, selon lui, non pas l'organisation de administration elle-même mais les règlements qu'elle est censée appliquer. *"La réglementation est confuse et parfois dépassée d'où l'aboutissement à des solutions réputées abusives"*, conclut-il.

## Etiolles (91) :

« Le vrai problème ? L'argent »

Nous sommes un certain nombre d'élus locaux tout à fait prêts à accueillir des bateaux-logements sur nos berges. A Etiolles, par exemple, nous avons identifié un linéaire qui permettrait, sans problèmes majeurs, d'accueillir quatre ou cinq bateaux-logements.

Si chaque municipalité de la région faisait le même effort, on s'apercevrait rapidement que, contrairement à ce que certains affirment souvent, le vrai problème des bateaux-logements en Ile-de-France n'est pas celui du manque de places de stationnement.

Le vrai problème est ailleurs. Car, naturellement, il faut aménager ces zones de stationnement. Consolider les rives, amener l'eau potable, l'électricité, le téléphone, prévoir l'évacuation des eaux usées et des déchets, aménager les berges, prévoir un parking, etc. Tout cela coûte très cher. Nous avons fait une estimation de ces coûts. Pour nous, à Etiolles, cela se chiffre à environ 500.000 €. (Estimation des VNF)

C'est, évidemment, une dépense insupportable pour notre commune car nous avons peu de moyens et beaucoup d'autres priorités. Et nos concitoyens n'accepteraient pas qu'on investisse une telle somme en faveur de quatre ou cinq familles seulement.

Pourquoi alors ne pas envisager que les propriétaires de bateau-logement se regroupent et financent eux mêmes les aménagements indispensables dont ils sont les premiers -pour ne pas dire les seuls- bénéficiaires ? Il faudrait étudier les conditions juridiques d'un tel « auto-financement collectif », voir auprès de qui il leur faudrait obtenir des autorisations, voir s'ils pourraient obtenir des aides, des subventions, voir aussi qui pourrait les conseiller sur tous les problèmes techniques que posent de tels amarrages. (Il conviendrait peut-être de faire une convention d'aménagement)

Il faut bien dire que, pour l'instant, les mairies sont totalement démunies de textes et de moyens dès qu'il s'agit des bateaux-logements. Nous ne pouvons rien faire contre un bateau-logement qui s'est amarré sans aucune autorisation dans une zone protégée ou dangereuse. Il faut des mois, voire plus, pour le faire partir. Pire, nous ne pouvons rien faire contre une épave même dangereuse parce qu'elle est proche d'une écluse ou d'un barrage. On nous répond que le déchirage est coûteux (ce qui est vrai) et que personne ne veut le prendre en charge.

Pour l'instant, il semble que les autorités ne s'en prennent qu'aux propriétaires amarrés « légalement » mais qui n'ont pas le « permis bateau ». Ceux-là, on les traque, on les harcèle, on les verbalise. Même si ces bateaux ne bougent pas. Ce n'est pas normal. Il y a enchevêtrement des autorités publiques : Etat, CG91, Commune ... et une frontière floue entre elles.

Il est évident qu'il faut de toute urgence établir des règles précises, définir les droits et les compétences de chacun et prévoir le problème du financement des aménagements. Ici comme ailleurs, le vrai problème c'est l'argent.





## Le conseil général des Hauts-de-Seine (92) : installe des systèmes d'amarrage respectueux de la berge

Dans le cadre de la récente adoption du schéma d'aménagement de la Seine et de ses berges, le conseil général des Hauts-de-Seine qui l'est l'un des deux départements d'Ile-de-France recensant le plus de bateaux-logements, a décidé d'agir. *“ Nous recensons près d'un petit millier de péniches sur notre territoire parmi lesquelles seules 350 seulement stationnent de manière légale ”*, indique Odile Fourcade, vice-présidente du conseil général en charge de l'environnement, de la qualité de vie et des circulations douces. *“ Or, nous n'avons pas de légitimité à traiter de l'habitat fluvial. Nous avons tout de même ressenti le besoin de formaliser notre champ d'action dans ce domaine ”*, explique Odile Fourcade. *“ C'est pourquoi, après concertation des administrations gestionnaires du domaine fluvial public, des associations et des communes associées au projet, nous avons décidé d'agir en faveur des 350 bateaux en situation régulière. Nous proposons une technique d'amarrage à la berge qui permette de les préserver et de les entretenir correctement ”*, annonce l'élue en charge de l'environnement.

### Installations financées par le conseil général

Ducs d'Albe mobiles et télescopiques ? Ecoires ? Il semblerait que le conseil général opte pour la seconde. Ces installations seront financées par le conseil général qui déléguera par la suite, et dans le cadre d'une convention, leur entretien à Voies navigables de France. Cet investissement rentrera dans le cadre du budget du schéma d'aménagement qui s'élève à 130 millions d'euros et s'échelonne sur dix années. *“ C'est pour ne pas ralentir la mise en œuvre de nos projets que nous prenons cette initiative, quand bien même, elle pourrait être prise et financée par Voies navigables de France ”*, précise l'élue.

### Vigilance accrue en cas d'appropriation des berges

Quant à toutes les autres embarcations ne stationnant pas de manière régulière, rien de spécifique n'a été prévu. *“ Nous attendons que Voies navigables de France et sa brigade du fleuve interviennent ”*, poursuit-elle. Le conseil général ne dispose en effet pas de moyens techniques suffisants pour les contraindre à quitter la zone. Reste un moyen de pression non négligeable : *“ les décourager en ne leur donnant plus de moyen d'accès aux fluides ”*, suggère l'élue. Enfin, dans le cadre de ce schéma d'aménagement, le conseil général a créé une promenade le long de la Seine. Il se montrera donc particulièrement vigilant à ce que les bateaux-logements ne s'approprient pas la berge.



## Neuilly-sur-Seine (92) : le 1<sup>er</sup> plan d'occupation du fleuve fait des émules

A Neuilly-sur-Seine, dans les Hauts de Seine, soixante cinq bateaux-logements se répartissent sur quatre kilomètres de linéaire. Dans cette ville et depuis 1989, l'intégration des habitants de bateaux-logements est exemplaire. En effet, depuis cette date, la municipalité a décidé de mettre en place un plan d'occupation du fleuve (POF), *“ l'un des premiers en Ile-de-France ”*, selon Bernard Aimé, directeur général des services de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction de la ville. *“ Nous étions confrontés à l'occupation du domaine public par des biens meubles pour lesquels il n'existait pas de réglementation particulière hormis celle qu'applique le gestionnaire du fleuve ”*, rappelle ce directeur. C'est dans le contexte général de la réflexion instituée par la commission Grégoire (1) que la ville a décidé d'agir de manière plus pragmatique. Elle a donc défini, en concertation avec les associations d'habitants de bateaux-logements, un certain nombre de règles de bonnes conduites inscrites dans ce POF.



### Les bateaux-logements, un atout

*“ C'est une sorte parallèle au plan d'occupation du sol. A Neuilly, nous n'avons jamais eu à subir la présence des bateaux-logements qui a toujours été considérée par ailleurs comme étant un atout. Mais face au phénomène de mode de l'habitat fluvial, qui a pris de l'ampleur dans les années quatre vingt dix, la ville a souhaité mieux définir sa politique en matière de bateaux-logements ”*, explique Bernard Aimé. Depuis, cette initiative a fait des émules. Ont ainsi été abordées et définies, dans le cadre du POF, les questions relatives à l'assainissement, l'accès aux promenades sur les berges, la qualité et entretien des bateaux, les distances à respecter entre chaque bateau, le type d'amarrage... Il en ressort que tout bateau dont la destination première n'est pas le logement n'est pas admis à stationner sur les berges de Neuilly. La commune, pour des raisons d'esthétisme s'est également prononcée contre l'emploi des ducs d'Albe, jugés *“ disgracieux ”* et en faveur des systèmes d'écoires.

### Nouvelles réflexions

Si le POF est un succès, la ville de Neuilly n'a pas pour autant fermé le dossier. *“ Des relations régulières sont entretenues avec les habitants des bateaux-logements que nous considérons par ailleurs comme des habitants de la ville et des administrés à part entière ”*, souligne Bernard Aimé. Ainsi de nouvelles questions liées à l'habitat fluvial font actuellement débat. C'est le cas de l'assainissement. En effet, le raccord des bateaux au tout à l'égout se révèle compliqué mais les fosses septiques individuelles ne s'avèrent pas très performantes. Un système de citernes est actuellement à l'étude...

(1) La commission Grégoire a été instituée en 1983 par décision ministérielle. Elle a abouti, en 1985, à la création de zones de stationnement et à l'uniformisation des taxes sur les zones gérées par le Port Autonome de Paris et les domaines.



## Levallois-Perret (92) :

**le maire réclame “ les moyens de nettoyer devant sa porte ”**

Sous l'œil des caméras de surveillance, une trentaine de bateaux-logements stationnent sur les berges de la commune de Levallois-Perret. “ *Depuis plusieurs années, personne ne bouge, nous sommes complet. Rien d'étonnant à cela, c'est un petit coin de paradis !* ”, se félicite Patrick Balkany, député maire de la commune. Celle-ci dispose d'environ deux kilomètres de berges, aménagées par le conseil général des Hauts-de-Seine au début des années quatre vingt dix. “ *La configuration est assez resserrée* ”, note le député-maire qui rappelle par ailleurs qu'aucun bateau-logement n'est admis sur les berges de l'Ile de la Jatte.

### Particularité : un bateau pour la police municipale

En matière de bateaux-logements, la politique de cette commune se distingue toutefois des autres. Depuis quelques mois, un petit bateau motorisé, affrété par la ville sillonne en effet les eaux environnantes. “ *Le but était de sécuriser l'ensemble de la ville car de la route, la zone des berges, en contrebas, était difficilement visible et contrôlable. Comme les habitants de bateaux-logements avaient subi quelques incursions, nous avons décidé de donner les moyens aux policiers municipaux de réaliser leur travail sur l'eau* ”, déclare Patrick Balkany. A la question de savoir si ce bateau ne ferait pas “ double-emploi ” avec ceux de la brigade fluviale, le député maire répond : “ *la brigade de Paris dispose seulement de deux bateaux et patrouille rarement jusqu'à Levallois à cause du barrage de Suresnes* ”.

### Pas de compétences pour verbaliser

“ *Après tout, si un petit bateau et quelques caméras permettent d'assurer ces missions de sécurité et de surveillance, il ne faut pas hésiter* ”, ajoute-t-il en ironisant : “ *nous sommes la ville où il y a le plus de flics au mètre carré au monde !* ”. Seulement, voilà, le rôle de ces policiers municipaux de l'eau s'arrête là où commence celui de la brigade fluviale. “ *Ils n'ont pas la capacité de verbaliser les bateaux en situation irrégulière, c'est à VNF de le faire. Je ne voudrais pas critiquer cette administration... Ses lourdeurs sont manifestement liées à un manque de moyens humains et techniques. Mais compte tenu de la situation, le député que je suis va certainement entreprendre les démarches auprès du Ministre des transports pour que soient attribués plus de pouvoirs aux policiers municipaux. Que l'on donne les moyens à chaque commune riveraine de la Seine de nettoyer devant sa porte !* ”, réclame le député-maire



## Bezons (95) :

**un port d'accueil pour les bateaux-logements à l'étude**

Dix neuf bateaux-logements stationnent sur les berges de la commune de Bezons. Dix sont autorisés, les autres ne le sont pas. “ *Nous avons signalé leur présence au Service de la navigation de la Seine qui a engagé des actions en Justice pour accélérer le départ de ces bateaux pirates* ”, précise Claude Launay, adjoint à l'environnement de la ville. Selon lui, cette installation indésirable de bateaux non autorisés pourrait être en lien avec les travaux entrepris sur les berges de l'Isle-Seguin. “ *Cela a entraîné la migration de nombreuses péniches vers d'autres communes riveraines de la Seine parmi lesquelles Bezons* ”, déplore-t-il. Ces locataires supplémentaires sont d'autant plus indésirables qu'à ce jour, la commune ne dispose pas vraiment d'aménagement spécifique pour accueillir les bateaux-logements.

### Limitier la circulation et le stationnement des véhicules sur les berges

“ *Seuls les bateaux autorisés peuvent raccorder au réseau électrique. Quant au système d'épuration, c'est au cas par cas. Les eaux usées sont rejetées dans la Seine si le bateau n'est pas équipé d'un système propre d'épuration* ”, précise t-il. Autre ombre au tableau : le stationnement des véhicules à proximité des péniches. “ *Le maire a pris un arrêté d'interdiction de stationnement et de circulation des véhicules sur les berges. Une barrière, équipée d'un code a même été installée pour filtrer les seuls véhicules autorisés mais le code semble avoir été divulgué* ”, déplore l'élue à l'environnement. Concernant le raccordement au point d'eau potable, “ *les habitants de bateaux-logements vont remplir leurs citernes aux bornes incendies, comme les gens du voyage* ”, compare l'élue.

### Municipalité favorable à certaines conditions

En dépit de conditions d'accueil sommaires, Claude Launay affirme que la municipalité de Bezons n'est pas défavorable à l'accueil de bateaux-logements, “ *à certaines conditions* ”. “ *Leur présence sécurise et anime la zone* ”, estime t-il. “ *Les habitants de bateaux-logements autorisés se sont regroupés au sein d'une association très dynamique “ les 3 B ” qui entretient d'excellent rapport avec la municipalité* ”. D'ici 2010/2011, un vaste projet d'aménagement de la zone des berges pourrait voir le jour. “ *C'est un vaste projet de mise en valeur de la zone lié à l'arrivée du tramway. Il inclurait le centre nautique, les espaces verts, la promenade le long des berges et l'aménagement d'un port d'accueil pour les bateaux-logements. La commune souhaiterait que le département du Val d'Oise et le conseil régional d'Ile-de-France participent, au moins financièrement, à la réalisation de ce projet* ”, précise l'adjoint au maire.



**Pour FAUVE, Fédération des associations et Usagers de la Voie d'Eau, née des difficultés des bateaux-logements il n'est que de dénombrer les contentieux en cours pour comprendre que leur gestion est inadaptée.**

Un rapport ordonné in fine par le Ministère<sup>1</sup> dénonce cette mauvaise gestion des 1001 bateaux-logements en IDF, supérieur d'un tiers en réalité qui se rajoutent aux 605 sans COT..

Le Président de VNF, créé par une loi de finances, définit ainsi : sa mission : « *Augmenter les recettes, tout en sachant mobiliser les services de l'Etat mis à disposition* » « *augmentation importante... des barèmes domaniaux utilisés auparavant par les services de l'Etat* » ; « *ce sont les ressources domaniales qui nourrissent nos espoirs...* » ; « *Il faut que tous les usagers payent pour tous les usages* » ; « *.. trouver de nouvelles ressources..* » et ses moyens : « *...l'extension de diverses missions régaliennes...* qui relèvent habituellement de la *police de navigation* exercée directement par l'État »<sup>2</sup>

De ce cadrage est née la culture d'entreprise qui multiplie les initiatives régaliennes « *La loi c'est moi.. Moi Monsieur je suis fonctionnaire de l'Etat* » (JP Saunier CSBM<sup>3</sup> Rappelons ainsi : Qu'un établissement public est encadré par la loi administrative ; Qu'un établissement flottant même ERP<sup>4</sup> n'est pas soumis à la commission de surveillance ; Qu'il n'y a pas d'interdit légal à avoir des locataires ; Qu'un expert est indépendant ; Qu'une COT est une convention ; Qu'une société peut être propriétaire d'un bateau-logement ; Qu'une liste d'attente doit être publique, se justifier par la création de places, stable et régulière dans sa gestion, sinon elle est illusoire et trompeuse, voire condamnable si elle incite à l'illégalité. En tout état de cause l'acceptation d'une inscription doit surseoir à la verbalisation et aux poursuites.

Une zone réputée dangereuse au stationnement doit l'être sur avis d'une commission d'exploitants professionnels ou d'experts indépendants.

**De ce terreau contraignant et répressif ne peuvent naître les conditions sociales nécessaires à la gestion de l'habitat.**

Ce guide qui témoigne d'un bon nombre de dysfonctionnements ne serait pas complet sans proposer une approche constructive et pérenne pour les bateaux-logements.

<sup>1</sup> Promesse avait été faite par la directrice VNF IDF, directrice du PAP et de SNS lors de sa prise de fonction d'ordonner un rapport faisant la lumière sur les dysfonctionnement dénoncés par FAUVE

<sup>2</sup> Lettre mensuelle de VNF N° 33 novembre 1998)

<sup>3</sup> Commission de surveillance des bateaux à moteurs

<sup>4</sup> Etablissement recevant du Public soumis au décret janvier 1991

## UNE DÉFINITION JURIDIQUE DES BATEAUX-LOGEMENTS

Les textes qui différencient les bateaux à moteur des établissements flottants stationnaires, sans moteur, existent, le bateau-logement du fait de sa nouveauté sociologique de son évolution vers les constructions sur pontons et flotteurs exige une classification adaptée à ces techniques mais surtout à son usage et ses besoins dépendants de la berge. **Stationnaire et fixe** il devrait être **immeuble par destination** Art. 517. du code civil

Les bateaux à moteur en situation de navigabilité répondraient à la commission de surveillance des bateaux à moteur, continueraient à bénéficier des avantages en contrepartie des règles voulues par VNF et seraient assurés de la conservation de leurs places par le **statut immeuble** essentiel à leur destination.

**L'obstacle de la création de places est administratif par l'interdit fait aux communes de gérer l'espace disponible.**

## LA CRÉATION DE ZONES DE STATIONNEMENT

Afin de stabiliser la destination immeuble, permettre la vie des bateaux-logements, les emplacements existants doivent être conservés. De **nouveaux emplacements doivent être créés sous l'initiative des collectivités locales** mais en concertation avec les impératifs d'exploitation de la voie d'eau. Ces emplacements devront être cadastrés.

## UNE GESTION DE LOGEMENT COMMUNALE

### SDF administratif

Un propriétaire de bateau-logement est **totalelement dépendant de son gestionnaire. Sans COT** il est interdit de boîte à lettre, d'adresse, d'eau, d'électricité, taxé, condamné, sous astreintes, assujetti à un doublement d'indemnités, dans l'impossibilité de renouveler un document administratif il sera propriétaire sans identité et laissera comme héritage : UNE EPAVE.

**Le bateau-logement doit être intégré dans la gestion communale qui en aura la gestion de droit comme de fait.**

**La fédération ADHF-F regroupe la majorité des associations de bateaux logements soit 80 associations nationales d'environ 800 bateaux.**

**Les positions que nous défendons auprès des différentes administrations qui nous gèrent (VNF, PAP, Ministère) se trouvent dans notre charte de l'habitat fluvial.**

## **NOS POSITIONS :**

### **1/Liste d'attente et création de places.**

La liste d'attente a été créée en 1995 à la demande de l'ADHF-F pour éviter les passe droit et pour permettre également au gestionnaire de résister aux pressions diverses.

Le fonctionnement de cette liste d'attente est encore à notre avis trop opaque bien que la volonté d'équité des personnes qui la gèrent ne soit pas remise en cause. L'ADHF-F demande que cette liste d'attente puisse être rendue publique et en particulier publiée sur Internet.

Cette liste d'attente n'a de sens que dans la mesure où de nouveaux emplacements peuvent être créés. C'est pourquoi l'ADHF-F demande l'organisation de réunions tripartites entre les subdivisions, les communes et les associations (de bateaux et de riverains), le plus souvent possible et dans un esprit de concertation le plus large possible.

### **2/COT et les infractions**

L'ADHF-F ne souhaite pas la modification des COT attribuées aux propriétaires par des COT attribuées aux bateaux (ce qui est d'ailleurs impossible sur le domaine public). Par contre elle souhaite qu'en cas de vente, si aucune cause d'intérêt général ne s'y oppose, et si l'usage du bateau n'est pas modifié, la place puisse être renouvelée à l'acquéreur.

Pour éviter toute interprétation abusive, nous souhaiterions que soit créée une commission d'attribution des COT dont la composition reste à discuter (type HLM).

Concernant les infractions, il est évident que l'ADHF-F ne peut défendre tous les cas, mais nous demandons à ce que des solutions de « sortie de crise » puissent être proposées le plus souvent possible.

Pour les bateaux vendus, qui se trouvent de fait en infraction puisqu'ils perdent leur certificat de bateaux, nous demandons que des délais soient accordés au travers d'une COT provisoire dont la durée peut être variable selon le cas.

### **3/Redevances**

La redevance R2 d'équipement est calculée en fonction d'un amortissement réel des investissements réalisés par le gestionnaire (les équipements individuels ne font pas l'objet d'un R2). Ces investissements étant moins chères en centre ville qu'en zone périphérique, où les réseaux sont plus éloignés, le R2 ne répond pas à la logique d'incitation à l'éloignement qui était la philosophie de la tarification du R1.

Il en résulte que le R1 + R2 devient totalement incohérent et rend la création de places impossible dans les zones périphériques où des places existent.

C'est pourquoi l'ADHF-F demande depuis longtemps un lissage du R2 en le déconnectant de l'investissement réel et en le rendant proportionnel au R1. Cela pourrait permettre la création de nouvelles places en zones péri-urbaines, en les rendant plus attractives au niveau de la redevance par rapport au centre.

D'autre part l'ADHF-F demande une modification de l'indice actuellement appliqué sur les redevances (indice de la construction) qui nous défavorise chaque année (3.7% de hausse moyenne par an sur 8ans) par rapport à l'augmentation moyenne du coût de la vie

### **4/ Oppositions**

Nous nous opposons à la création d'une fourrière qui ne réglerait aucun problème et qui ne pourrait avoir que des effets pervers.

Nous nous opposons à un statut nous rapprochant uniquement des critères liés au logement. Même sans moteur nos bateaux restent mobiles, et la réglementation qui nous concerne ne peut être que celle s'appliquant à des bateaux ou à des établissements flottants.

L'ADHF-F a d'ailleurs dans sa charte la volonté de mettre tout en oeuvre pour aider à la mobilité des bateaux, et sans contraindre personne, faire prendre conscience de la spécificité, des plaisirs et des difficultés de ce choix de vie.



# Journal

"Au fil de la Seine"

■ Atlas, cartes

Dossiers  
thématique

Colloques

■ Transports

■ Environnement

www.seine



ENEZ DÉCOUVRIR NOTRE SITE INTERNET

www.seinenpartage.com

