

**RAPPORT DU DIRECTEUR PAP**  
**DEVANT LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 2 JUIN 1994**

\*\*\*\*\*

**REGLEMENT DEFINITIF DES BATEAUX LOGEMENT**

\*\*\*\*\*

**TARIFICATION**

\*\*\*\*\*

**PORT AUTONOME DE PARIS**

**EXTRAIT DU REGISTREES DELIBERATIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 2 JUIN 1994**

**MODIFICATIONS DES CONDITIONS ADMINISTRATIVES, FINANCIERES ET TECHNIQUES  
APPLICABLES AUX AUTORISATIONS DE STATIONNEMENT DES INSTALLATIONS  
FLOTTANTES A USAGE DE LOGEMENT ET DE PLAISANCE**

**PROJET DE DELIBERATION**

L'AN MIL NEUF CENT QUATRE VINGT QUATORZE, le 21 JUIN à 9 h 30.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Directeur du Port Autonome,

Vu la loi n° 69 917 du 24 Octobre 1968 relative au Port Autonome de Paris,

Vu le décret n° 69 535 du 21 mai 1969 portant application de cette loi et notamment l'article 37,

Vu le décret n° 78 887du 9 août 1978 portant modification des limites de la circonscription du Port Autonome de Paris,

Vu les procès-verbaux de remise au Port Autonome de Paris d'un ensemble de terre-pleins, berges et plan d'eau dépendant du domaine public fluvial de l'Etat,

Vu le code du domaine de l'Etat,

Vu les documents ci-après :

1) Le projet de règlement fixant les nouvelles conditions administratives, techniques et financières applicables aux autorisations de stationnement des bateaux et installations flottantes à usage de logement et de plaisance sur les plans d'eau gérés par le Port Autonome de Paris, et remplaçant les dispositions du règlement approuvé par délibération du 26 juin 1980 concernant ces usages ;

2) Le projet de refonte du barème des redevances applicables aux catégories susvisées, remplaçant l'annexe I au règlement approuvée par délibération du 18 mars 1982.

3) Le rapport du Directeur exposant les conclusions du groupe de travail Bateaux-logement.

Après en avoir délibéré,

Article 1<sup>er</sup>

Le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris approuve les propositions du groupe de travail Bateaux-logement et demande au directeur d'en assurer la mise en œuvre.

Article 2

Adopte le nouveau règlement qui se substitue à compter de ce jour au précédent règlement approuvé par délibération du 26 juin 1980.

Article 3

Approuve les conditions tarifaires, et décide de leur entrée en vigueur progressivement sur 5 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995. Ces conditions se substitueront à cette date à celles approuvées par délibération du 18 mars 1982.

Article 4

Charge le directeur de mettre en place une commission consultative constituant le cadre de concertation entre le Port Autonome de Paris, Voies navigables de France, les Associations et les Collectivités locales.

Article 5

Le Conseil d'Administration émet à nouveau le vœu qu'un cadre légal permettant l'enlèvement et la mise en fourrière de bateaux en infraction soit défini.

Fait et délibéré à Paris  
Les jour, mois et an que dessus  
Le président

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 2 juin 1994

## RAPPORT DU DIRECTEUR

### **Propositions du « groupe de travail bateaux-logement »**

#### **Préambule**

La mise en place d'un groupe de travail, composé de représentants du Port autonome de Paris, de Voies Navigables de France VNF et des collectivités locales, a été décidée en Juillet 1993. Sa mission était de préciser les modalités d'application d'une nouvelle règlementation concernant le stationnement bateaux-logement et de plaisance.

Le groupe de travail a adopté une démarche d'ouverture et de concertation. En dépit des oppositions, le dialogue avec les associations a pu être engagé. Les auditions menées tout au long de l'année écoulée auprès des deux fédérations d'associations, l'ADHF et Seine Habitat 92 ont permis de traiter sérieusement et sereinement des problèmes que pose le stationnement des bateaux-logement.

Les propositions élaborées par le groupe de travail visent, d'une part, à mieux maîtriser le développement de l'habitat fluvial et, d'autre part, à déterminer son statut au regard des règles de domanialité publique.

## **1) Principes généraux**

L'habitat fluvial constitue un élément d'animation des berges pouvant contribuer à la valorisation de la voie d'eau. Toutefois, dans l'agglomération parisienne, des déséquilibres persistent. Sur près d'un millier de bateaux ('PAP et VNF) recensés dans l'ensemble du bassin de navigation de la Seine 40 % environ stationnent dans Paris et 10 communes des Hauts de Seine. En petite couronne, 1 bateau sur 2 est en infraction. Les mesures préconisées concourront à régulariser cette situation.

Les conditions techniques et financières des autorisations d'occupation du domaine public fluvial sont légitimement fixées par le Port Autonome de Paris (décret 69-535 du 21/05/1969) ou par Voies Navigables de France (décret 91-696 du 18/07/1991).

Le Code du domaine de l'Etat énonce les principes qui s'imposent au gestionnaire du domaine public. Le régime des autorisations est ainsi nécessairement temporaire et précaire. Toute occupation donne lieu à redevance, ou en cas d'occupation sans titre à une indemnité équivalente (art.L28) et doit tenir compte des avantages de toute nature (art.L33). Les conditions financières peuvent toujours être révisées nonobstant toute disposition contraire de l'autorisation (art.R56).

A partir de ces principes, le groupe de travail s'est attaché à clarifier les conditions de gestion des bateaux-logement afin de mieux maîtriser le phénomène et de rendre plus efficace l'action des services qui l'ont en charge. Les documents accompagnant le présent rapport et soumis à l'approbation simultanée du Port Autonome et de VNF, définissent ainsi le cadre et les règles d'une politique commune aux deux établissements.

## **2) Le règlement**

Les rivières navigables d'Ile de France constituent un patrimoine essentiel au développement économique et à la qualité de vie de la région. Les multiples fonctions que remplit la voie d'eau et la diversité des usages auxquels elle donne lieu sont à préserver. Une répartition plus harmonieuse des bateaux en Ile de France doit donc être recherchée.

Pour cela, les collectivités locales doivent être intéressées à l'accueil des bateaux. Au-delà de la conservation du domaine public et de la sécurité qu'il convient de mieux garantir, il est donc nécessaire de privilégier le bon état, l'entretien, l'intérêt architectural et la qualité esthétique des bateaux. Doivent également être améliorées leurs conditions d'installation et d'insertion dans l'environnement. Le nouveau règlement en fixe le cadre général tandis que des cahiers des charges locaux pourront en préciser les termes.

Les bateaux devront au minimum être immatriculés, disposer d'un permis de navigation ou, pour les installations flottantes, d'une autorisation spéciale en cours de validité et être assurés, en, particulier contre les risques d'échouage.

Les conditions de délivrance du permis de navigation ou de l'autorisation spéciale seront précisées de manière à mettre l'accent sur les points de sécurité essentiels et à tenir compte des spécificités de l'habitat fluvial, notamment en ce qui concerne les normes sanitaires. Ces prescriptions fixées par la Commissions de Surveillance des bateaux devront être remplies dans le délai d'un an.

Le relèvement du niveau d'exigence à l'égard des bateaux logements nécessite d'être inscrit dans un cadre contractuel. Il est défini par un régime de Conventions d'Occupation Temporaires qui pourront être passées avec chaque propriétaire ou avec une association de propriétaires ou une collectivité. Il en résultera une plus grande sécurité juridique.

La durée des conventions sera normalement de 5 ans, renouvelable par tacite reconduction. Si un motif d'intérêt général conduit à la résiliation anticipée ou au non-renouvellement d'une convention, le bénéficiaire évincé peut se voir proposer un autre emplacement. En cas de cession du bateau, la convention reste non transmissible à l'acquéreur, mais celui-ci peut, après en avoir fait la demande, obtenir le même emplacement si aucun motif ne s'y oppose ;

La durée des conventions pourra être portée jusqu'à 15 ans afin de permettre l'amortissement des investissements qu'une association ou une collectivité serait autorisée à réaliser pour équiper une zone de stationnement. Dans ce cadre, en cas de résiliation anticipée, une indemnisation pourra être obtenue. Ces dispositions visent à dynamiser la création et l'équipement d'emplacements et permettront de rationaliser la gestion des zones de stationnement.

### **3) Les redevances**

La nouvelle tarification, participant d'une logique incitative, favorisera l'aptitude à naviguer des bateaux, donc la sécurité et leur bon état, et l'équipement des zones de stationnement. Le niveau des redevances sera ainsi inversement proportionnel aux charges assumées par les propriétaires de bateaux. Cette tarification qui tient compte de l'attractivité de chaque secteur contribuera également à une répartition plus équilibrée des bateaux dans l'agglomération en fixant de plus justes niveaux de redevance.

Pour un bateau-logement type Freycinet, la redevance mensuelle pourra varier d'environ 400 F à 4500 F selon son lieu de stationnement et les abattements dont il bénéficiera. Actuellement le prix maximum est de l'ordre de 1500 francs.

Le régime des abattements permettra d'amortir significativement le relèvement du barème. Dans le cas où les deux abattements liés à la navigation des bateaux et à l'équipement des emplacements s'appliquent en totalité, la redevance de base (R1) resterait stable, voire diminuerait pour 45 % des 970 bateaux recensés sur le domaine du Port de VNF, tandis que 42 % d'entre eux connaîtraient une augmentation inférieure à 50 % et que pour les 12 % restant elle serait comprise entre 50 et 100 %. Compte tenu de leur surface réelle, 63 % des bateaux paieraient moins de 1000 F, 32 % de 1000 F à 2000 F et 5 % de 2000 F à 3000 F (cf. annexe 3).

Le stationnement à couple ouvrira droit à un abattement complémentaire. Par contre, la création de niveaux habitables supplémentaires donnera lieu à majoration. Enfin pour alléger les tâches de recouvrement, une ristourne spéciale s'appliquera aux redevances payées par autorisation de prélèvement.

En contrepartie du réajustement des redevances, les bateaux-logement bénéficieront de la meilleure sécurité juridique évoquée ci-avant. Le gestionnaire sera en mesure de rééquilibrer le bilan de l'activité bateaux-logement et d'accentuer ses efforts en matière d'étude et de création de nouveaux emplacements

La nouvelle tarification sera mise en œuvre progressivement à partir de 1995 jusqu'à atteindre son niveau normal en 1999. En outre, on portera attention à d'éventuelles difficultés sociales individuelles qui seraient traitées au cas par cas. Les mariniers retraités resteront eux exonérés de la redevance de base. Une information générale sera faite quant aux conditions d'octroi de l'allocation logement aux bateaux-logement.

#### **4) Mise en œuvre**

Au-delà des dispositions réglementaires et tarifaires, certaines modalités gestion des bateaux-logement restent à préciser. Elles devront l'être dans un cadre de concertation, tant à l'égard des collectivités locales que des associations.

En premier lieu, un schéma régional d'occupation des plans d'eau et d'aménagement des berges devra être défini, avec comme objectifs une répartition plus harmonieuse des bateaux en Ile de France, la valorisation des sites, la diversification des activités.

Ce schéma identifiera précisément les zones dites « rouges », interdites au stationnement pour des motifs d'intérêt général, qu'il s'agisse de la sécurité, des intérêts de la navigation ou de l'activité portuaire, ou encore d'autres usages légitimes du domaine public fluvial.

A l'exception de ces zones dites « rouges », les plans de stationnement existants seront réexaminés avec chaque commune concernée afin de les actualiser s'il y a

lieu. Ce réexamen se fera notamment en fonction de l'état et de la situation des bateaux à l'égard à la réglementation. Il s'agira d'une démarche active pour résorber, autant que faire se peut, le déficit actuel d'emplacements.

Les bateaux dépourvus d'emplacement seront inscrits à leur demande sur une liste d'attente régionale. Les emplacements éventuellement disponibles ou nouvellement créés seront attribués par ordre d'ancienneté du certificat d'immatriculation et du permis de navigation.

La sortie du « moratoire Grégoire » sera organisée. Les propriétaires de bateaux concernés se verront proposer soit une convention d'occupation temporaire adaptée, en attendant que puisse être précisé le statut de leur lieu de stationnement, soit un nouvel emplacement. Ils seront prioritaires sur la liste d'attente, à condition d'être administrativement en règle dans le délai d'un an stipulé par le règlement ; de même pour les demandes déjà inscrites sur une liste d'attente locale ou les situations sociales particulières visées plus haut.

Les modalités précises de fonctionnement de la liste d'attente seront définies en concertation avec les associations. Une commission consultative dont celles-ci seront partie prenante sera ensuite chargée d'émettre un avis quant à l'attribution des emplacements. Plus largement, cette commission aura un rôle de structure de concertation permanente aussi bien pour ce qui concerne les questions de portée générale, les situations locales ou les dossiers individuels.

Par ailleurs, des instructions précises seront données aux services compétents afin d'adapter les modalités de poursuites et le niveau des sanctions à requérir aux différents types d'infractions qu'ils rencontrent généralement. Une attention particulière sera portée aux infractions qui mettent en jeu la sécurité, entravent la navigation ou gênent l'activité portuaire.

Pour ce qui concerne les poursuites en cours à ce jour, des modalités de désistement ou de transaction amiable pourront être envisagées au cas par cas. Ceci dès lors que la situation du bateau en infraction aura pu être régularisée tant du point de vue de sa situation administrative que de son lieu de stationnement s'il est déplacé en dehors des zones interdites où à un emplacement désigné par le service compétent en fonction de la liste d'attente. Toutefois, ces dispositions n'auront pas de caractère suspensif et ne s'appliqueront pas après le refus d'une éventuelle proposition d'emplacement.

## **Conclusion**

Les présentes orientations visent à régulariser la situation du stock de bateaux stationnant actuellement en Ile de France, cependant que le mode sélection instauré

a pour objet l'élimination des bateaux en mauvais état et la maîtrise du flux de nouveaux bateaux.

D'une part, le relèvement du niveau des redevances, les conditions de la liste d'attente et la modulation des poursuites devraient avoir un effet dissuasif. D'autre part, la plus grande sécurité juridique apportée par la nouvelle réglementation devrait donner plus de transparence et fluidifier le marché des bateaux existant. Ceci devrait permettre de rééquilibrer les conditions de l'offre par rapport à une demande qui aujourd'hui se réalise toujours par l'aménagement de nouveaux bateaux.

Il faut ajouter que le contrôle plus strict que VNF exerce aujourd'hui concernant le déchirage des bateaux rachetés dans le cadre du plan de modernisation de la batellerie devrait raréfier les opportunités de transformation d'unités réformées ;

Le phénomène de l'habitat fluvial devrait donc être mieux maîtrisé à l'avenir tout en obtenant une forme de reconnaissance depuis toujours réclamée par les associations.

Néanmoins, une parfaite maîtrise de la situation nécessiterait des moyens de répression mieux appropriés que les procédures actuelles, lesquelles sont lourdes et lentes par nature. La définition d'un cadre légal permettant l'enlèvement et la mise en fourrière des bateaux demeure donc souhaitable pour le gestionnaire du domaine.

Les associations de propriétaires de bateaux logement ne paraissent elles-mêmes pas y être opposées sur le principe, dans la mesure où un tel dispositif permettrait de traiter les situations manifestement gênantes et d'éliminer les épaves ou bateaux à l'abandon qui encombrent le domaine et limitent les possibilités de stationnement pour des bateaux de qualité.

Aussi les conditions optimales pour que cette question puisse être traitée semblent-elles aujourd'hui réunies.

Les associations, qui n'avaient pas souhaité se rendre à l'invitation du comité direction du Port le 18 mai, ont été reçues le 30 par moi-même en tant que Directeur du Port et représentant de VNF. Elles n'ont pas manifesté d'opposition majeure aux orientations qui leur ont été présentées. Leur principale réserve concerne la garantie que les dispositions prévues, notamment en matière tarifaire, ne seront pas remises en cause à tout moment et que leur application soit attentive aux situations individuelles.

Le caractère explicite et raisonné des orientations formulées par le groupe de travail, dès lors qu'elles auront été approuvées par les deux conseils d'administration du Port Autonome de Paris et de VNF, offriront cependant un engagement digne de foi.

**CONDITIONS ADMINISTRATIVES, FINANCIERES  
ET TECHNIQUES, APPLICABLES AU  
STATIONNEMENT  
DES  
BATEAUX-LOGEMENT  
Et des  
BATEAUX DE PLAISANCE  
En  
ILE DE France  
Sur les plans d'eau gérés par le  
PORT AUTONOME DE PARIS**

\*\*\*\*\*

Approuvé par délibération du Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris en date du **02 JUIN 1994**

## **CHAPITRE I**

### **Dispositions Générales**

#### ***Article 1.01 – Objet***

Le présent règlement détermine les conditions d'occupation privative du domaine public remis en gestion au Port Autonome de Paris en ce qui concerne le stationnement de bateaux et d'installations flottantes destinées au logement ou à la plaisance.

Il fixe les droits et obligations des bénéficiaires d'une convention d'occupation temporaire du domaine public valant autorisation de stationnement dans le cadre de la politique définie par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris.

Nul ne peut stationner sur le domaine public fluvial sans y avoir été préalablement autorisé.

Les conventions sont accordées individuellement au propriétaire du bateau ou des installations flottantes. Elles peuvent en outre être accordées à une collectivité locale ou à une association de propriétaires de bateaux ou d'installations flottantes en vue de l'aménagement, de l'équipement et de la gestion d'une zone de stationnement. Ces conventions sont temporaires et ne peuvent faire l'objet d'aucune cession sous quelque forme que ce soit.

#### ***Article 1.02 – Procédure d'établissement des conventions***

##### **1.02.1 – Instruction des demandes**

Les demandes d'occupation doivent être adressées au Directeur du Port Autonome de Paris. Elles précisent la localisation de l'emplacement désiré (joindre un plan

sommaire), ainsi que les caractéristiques du ou des bateaux et des installations flottantes, leur devise et l'usage auquel ils ou elles sont destinés.

Les services du Port Autonome de Paris établissent, après instruction au vu des documents mentionnés à l'article 1.02.2 ci-après, une convention d'occupation temporaire du domaine qui reproduit toutes les dispositions utiles du présent règlement et fixe les conditions particulières, notamment techniques et financières, de l'occupation.

#### 1.02.2 – Formalités

Le demandeur devra fournir les attestations et documents suivants qui seront annexés à la convention.

- a) Un document établissant la qualité de propriétaire du demandeur, ou pour une collectivité locale d'une délibération du conseil municipal, et, pour une association de propriétaires de bateaux ou d'installations flottantes, ses statuts.
- b) Une copie du certificat d'immatriculation délivré par le bureau des immatriculations,
- c) Une copie du permis de navigation, ou de l'autorisation spéciale prévue à l'article 56 du décret du 17 avril 1934, et un certificat du bon état de coque établi par un expert.
- d) Les attestations d'assurance visées à l'article 3.03.
- e) En outre, le demandeur est tenu de fournir :
  - Un plan de configuration de l'emplacement faisant apparaître la position du bateau ou des installations flottantes ('échelle : 1/500<sup>ème</sup> minimum) et représentant les dispositifs d'amarrage et d'accès à la berge.
  - Une photographie en couleur des installations.

#### 1.02.3 – Passation des conventions

Une fois établie, la convention est signée par le bénéficiaire, puis par les responsables du Port Autonome de Paris habilités à cet effet. Elle est alors notifiée à l'intéressé.

#### **1.02.4 – Conditions suspensives**

Les titulaires de conventions d'autorisation en cours de validité ou de renouvellement devront produire une copie du permis de navigation ou de l'autorisation spéciale mentionnés à l'article 1.02.2 c) avant le 1<sup>er</sup> juillet 1995.

S'il y a lieu, la convention peut comporter toute autre condition suspensive utile assortie d'un délai de réalisation.

### ***Article 1.03 – Usage des installations***

Les bateaux ou installations flottantes soumis au présent règlement ne peuvent être utilisés qu'en tant qu'habitation et pour la plaisance.

L'exercice d'activités annexes à caractère non commercial ne peut être autorisé qu'à titre accessoire à condition d'en avoir fait la demande préalable au Port Autonome.

Les bateaux ou installations flottantes peuvent être loués pour les mêmes usages sous réserve que le locataire déclare s'engager à respecter solidairement avec le bénéficiaire de l'autorisation toutes les dispositions fixées par la convention.

### ***Article 1.04 – Validité des conventions***

#### **1.04.1 – Durée**

Les conventions peuvent être accordées pour une durée de 5 ans maximum, sauf, par dérogation, pour une association de propriétaires de bateaux ou une collectivité locale, en fonction de la durée d'amortissement des investissements à réaliser, pour une durée supérieure à 5 ans mais ne pouvant toutefois excéder 15 ans.

Les conventions d'une durée égale ou supérieure à 5 années sont, à leur expiration, renouvelées par tacite reconduction, de 5 ans en 5 ans, sauf préavis contraire du Port Autonome de Paris donné par lettre recommandée 3 mois avant la date d'expiration de la convention.

Les conventions d'une durée inférieure à 5 années sont, à leur expiration, renouvelées par tacite reconduction d'année en année, sauf préavis contraire du Port

Autonome de Paris, donné par lettre recommandée 3 mois avant la date d'expiration de la convention.

La durée des conventions est déterminée en fonction de la destination du domaine.

### ***Article 1.05 – Résiliation des conventions***

#### **1.05.1 – Par le Port Autonome de Paris**

a) La convention peut être résiliée sans indemnité après mise en demeure en cas de non respect par le bénéficiaire de l'une des obligations contractuelles qu'il a souscrites, et notamment :

- Non paiement des redevances au terme prescrit,
- Défaut d'entretien, ou abandon du bateau ou des installations flottantes,
- Défaut d'assurance au sens de l'article 3.03,
- Transformation sans autorisation préalable des installations flottantes,
- Location ou utilisation des installations pour un usage autre que celui défini à l'article 1.03.

b) La convention pourra en outre être résiliée, également sans indemnité, à toute époque si l'intérêt public le justifie. Dans ce cas le bénéficiaire évincé se verra proposer un autre emplacement par le Port Autonome de Paris, dans la limite des places disponibles.

#### **1.05.02 – Par le bénéficiaire**

Le bénéficiaire pourra résilier la convention à toute époque par lettre recommandée 3 mois à l'avance. La durée du préavis est limitée à 15 jours pour les autorisations d'une durée inférieure à 1 année.

#### **1.05.03 – En cas de cession**

En cas de cession totale ou partielle du bateau ou des installations flottantes, l'autorisation est résiliée de plein droit avec effet à la date de vente.

L'acquéreur ne peut se prévaloir d'aucun droit de stationner sur le domaine public. Si celui-ci souhaite conserver le même emplacement ou en obtenir tout autre , il doit en faire la demande dans les formes prescrites de l'article 1.02.

Quand cette demande est agréée, l'acquéreur dispose, le cas échéant, du délai de 3 mois pour régulariser sa situation au regard des formalités par l'article 1.02.2.

#### ***Article 1.06 – Restitution des lieux***

A l'expiration de la convention, le bénéficiaire est tenu d'évacuer le bateau ou les installations flottantes du domaine public et doit remettre en leur état primitif les emprises du domaine qui auraient notamment pu servir à leur accostage où à leur accès. Faute de quoi, le Port Autonome de Paris pourra procéder d'office à la remise en état du domaine et à l'enlèvement du bateau ou installations flottantes aux frais et risque du bénéficiaire.

Les équipements et les aménagements réalisés par les collectivités locales ou les associations de propriétaires de bateaux devront être enlevés à leurs frais dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Si le Port Autonome de Paris renonce en tout ou partie à la remise en état des lieux, les dits équipements ou aménagements réalisés sur le domaine public deviendront « ipso facto » domaine public par voie d'accession.

En cas de résiliation anticipée pour un motif ne leur incomitant pas, les collectivités locales ou les associations auront droit, par dérogation, à une indemnité correspondant à la fraction non amortie des équipements et des aménagements qu'elles auraient été autorisées à réaliser par le Port Autonome de Paris, à condition que cette disposition soit explicitement prévue par la convention.

## **CHAPITRE II**

### **Conditions Financières.**

#### ***Article 2.01 – Détermination des redevances de stationnement***

La redevance de stationnement perçue par le Port Autonome de Paris sur les bateaux ou installations flottantes est la somme de deux éléments :

- a) **R1** représente la contrepartie financière du droit d'occuper une partie du domaine public fluvial,

Cette redevance R1 est calculée par application au m<sup>2</sup> de plan d'eau occupé (rectangle circonscrit, hors tout, au bateau ou aux installations flottantes) d'un taux de base déterminé en fonction au lieu de stationnement.

- b) **R2** rémunère les investissements réalisés par le Port Autonome de Paris sur une zone de stationnement particulière.

La redevance R1, peut faire l'objet d'un abattement quand la redevance R2 S'applique ou que l'aménagement et l'équipement d'une zone de stationnement particulière sont réalisés par une association ou une collectivité locale avec l'agrément du port Autonome de Paris.

La définition des secteurs et les modalités de calcul des redevances ainsi que les abattements spéciaux sont déterminés par le Conseil d'Administration du Port Autonome de Paris et annexés au présent règlement.

#### ***Article 2.02 – Règlement des redevances***

Les redevances sont calculées par quinzaines indivisibles et payables trimestriellement d'avance. Elles font l'objet d'appels à payer émis sous forme de facture.

Les sommes dues doivent être payées par chèque bancaire, par virement en numéraire ou par mandat postal libellé au nom de l'Agent Comptable du Port Autonome de Paris.

En cas de retard elles pourront porter intérêt et les frais de poursuite seront à la charge du bénéficiaire de la convention (ou du tiers solidairement responsable visé à l'article 1.03 alinéa 4).

Les redevances domaniales sont dues par le bénéficiaire de la convention jusqu'à la remise en état des lieux et l'évacuation du bateau ou des installations flottantes.

#### *Article 2.03 – Cautionnement*

A titre de garantie, et préalablement à la délivrance d'une convention, le bénéficiaire verse entre les mains de l'Agent Comptable du Port Autonome de Paris une somme égale à un trimestre de redevance qui ne portera pas intérêt.

A l'expiration de la convention et sous réserve que le bénéficiaire ait satisfait à l'ensemble des obligations du présent règlement et de ladite autorisation, le Port Autonome de Paris lui rembourse la somme versée en dépôt de garantie.

Le montant du dépôt de garantie est révisé lors de chaque renouvellement de la convention en fonction du barème en vigueur à la date du renouvellement.

Lorsqu'une convention est signée sous réserve des conditions suspensives visées à l'article 1.02.4 du présent règlement. Le Port Autonome de Paris peut exiger le versement d'une caution complémentaire qui sera restituée après réalisation des dites conditions suspensives.

#### *Article 2.04 – Impôts, contributions, taxes*

Les impôts, contributions et taxes de toute nature, afférents aux conventions d'occupation du Domaine Public, sont à la charge du bénéficiaire.

#### *Article 2.05 – Stationnement des anciens mariniers*

Des dispositions spécifiques seront définies ultérieurement pour cette catégorie d'usagers

## **CHAPITRE III**

### **Conditions Administratives**

#### *Article 3.01 – Règlementation Générale*

Les conventions d'autorisations accordées par le Port Autonome de Paris ne dispensent en aucun cas le bénéficiaire d'accomplir toutes formalités et d'obtenir toutes autorisations prévues par la règlementation en vigueur à toute époque, en ce qui concerne notamment :

- Le Code du domaine de l'Etat,
- Le Code du Domaine Public Fluvial et de la Navigation Intérieure,
- Le règlement général de police de la navigation intérieure,
- La réglementation en matière de sécurité des bateaux et engins flottants,
- Les règlements d'urbanisme,
- La réglementation concernant le traitement des déversements en rivière et la protection de l'environnement.

#### *Article 3.02 – Responsabilité*

Le propriétaire du bateau ou des installations flottantes reste seul responsable de tous dommages occasionnés de son fait direct ou indirect que le bateau ou les installations soient sous sa garde, celle de ses préposés ou celle de tous tiers.

Le propriétaire du bateau ou des installations flottantes est tenu de prendre, à ses frais, toutes dispositions qui pourraient être imposées par mesures générales ou qui lui seraient demandées par les représentants autorisés de l'Etat ou du Port Autonome de Paris dans le but de prévenir tout sinistre ou accident.

Faute par le propriétaire de prendre ces dispositions, il pourra y être pourvu d'office à ses frais, risques et périls.

Pendant les périodes où le bateau ou les installations flottantes ne sont pas occupés, la garde et la surveillance doit être assurée par une personne résidant à proximité (dont le nom, l'adresse et le numéro de téléphone seront communiqués par le bénéficiaire au Port Autonome de Paris). Cette personne doit être capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

#### *Article 3.03 – Assurances*

Le propriétaire doit souscrire auprès d'une compagnie notoirement solvable tous contrats d'assurance garantissant :

- Sa responsabilité civile telle qu'elle résulte des articles 1382 et suivants du code civil en qualité de propriétaire et d'utilisateur du bateau ou des installations flottantes faisant l'objet de la convention,
- Les conséquences dommageables des sinistres dont seraient responsables tous les tiers utilisant le bateau ou les installations flottantes du bénéficiaire,
- Le remboursement de la totalité des frais de renflouement des épaves et d'évacuation de celles-ci.

A toute demande du Port Autonome de Paris, une attestation d'assurance indiquant la période de validité et le montant des sommes garanties pour chacun des risques ci-dessus doit pouvoir être produite.

La non présentation de ces attestations ou l'insuffisance des sommes garanties sont assimilées à un défaut d'assurance entraînant le retrait de l'autorisation prévu à l'article 1.05.

#### *Article 3.04 – Domiciliation*

Toutes les significations, notifications, citations et les commandements sont valablement faits au bénéficiaire d'une convention à l'adresse indiquée au registre des immatriculations.

## **CHAPITRE IV**

### **Prestations Techniques d'Occupation du Domaine**

#### *Article 4.01 – Conditions Générales d'Installation*

L'occupation des plans d'eau est exclusive de toute emprise sur les berges ou terre-pleins avoisinants qui ne peuvent recevoir d'autres aménagements ou dépôts que les organes d'amarrage et d'accès aux bateaux, sauf prescriptions particulières, par dérogation.

Les raccordements particuliers aux réseaux divers sont réalisés, s'il y a lieu, par le Port Autonome de Paris ou par le bénéficiaire de l'autorisation sous réserve de l'agrément préalable du port Autonome de Paris et sous son contrôle.

L'entretien courant et la propreté des berges et terre-pleins situés aux abords des installations est sous la responsabilité de leur propriétaire.

Le propriétaire (ou son locataire) est tenu d'accepter les stationnements de bateaux régulièrement autorisées à s'amarrer à couple et de souffrir le passage sur son bateau ou ses installations flottantes des personnes se rendant ou venant des dits bateaux ou installations flottantes stationnant à couple.

En cas de négligence ou de carence du propriétaire concernant les dispositions du présent chapitre, il pourra être procédé aux travaux ou interventions nécessaires, à ses frais et risques, après avertissement, à la diligence des services du Port Autonome de Paris.

#### *4.02 – Sécurité*

L'amarrage est établi suivant les prescriptions des représentants autorisés du Port Autonome de Paris. Il doit s'effectuer exclusivement sur les organes prévus à cet effet : bollards ou anneaux, pieux ou ducs d'albe.

Aucun cordage ni écouarres ne doivent notamment être attachés aux arbres, poteaux, clôtures, lisses, arches ou éléments des ponts.

Si des écouisses sont nécessaires, elles ne doivent pas reposer directement sur le perré, mais par l'intermédiaire d'une platine. Tout scellement dans un perré doit faire l'objet de l'accord exprès du Port Autonome de Paris.

Le bénéficiaire doit veiller constamment au bon état de flottabilité du bateau ou des installations flottantes et à la sécurité des amarrages sous sa responsabilité.

Il doit être en mesure de déplacer son bateau ou ses installations flottantes pour les besoins de la navigation ou pour tout motif d'intérêt public, à tout moment, à la demande des services du Port Autonome de Paris. En cas de négligence ou de carence, il serait procédé à la manœuvre nécessaire à ses frais et risques, après avertissement à la diligence des services du Port Autonome de Paris.

Il lui incombe également de se tenir informé des variations de niveau du plan d'eau (en consultant notamment les avis à la batellerie auprès des services de la navigation ou les prévisions du service annonce des crues) et de prendre toutes les dispositions nécessaires, ad hoc.

Les agents du Port Autonome de Paris ont accès en permanence à l'ensemble des installations techniques et notamment celles concernant l'amarrage.

#### 4.03 – Aspect extérieur

L'immatriculation et la devise des bateaux doivent être visibles depuis la berge et depuis le plan d'eau.

Les bateaux ou installations flottantes devront s'intégrer harmonieusement dans leur environnement.

Le respect de l'architecture fluviale traditionnelle s'impose. Les matériaux constituant les parties extérieures visibles du bateau ou des installations flottantes ainsi que leurs revêtements (peintures, vernis etc...) seront ceux habituellement utilisés pour la construction de bateaux : les matériaux de maçonnerie, plâtrerie, couverture (tuiles, ardoises, tôles, etc...) en particulier sont prohibés.

Tout projet de construction, adjonction ou modification du bateau ou des installations flottantes doit être préalablement soumis à l'accord du port Autonome de Paris et, le cas échéant, à celui de la Commission de Surveillance.

Les revêtements seront maintenus en bon état. Nuls matériels ou matériaux ne doivent rester entreposés sur le pont des bateaux ou des installations flottantes.

Les installations d'éclairage ne devront créer aucune nuisance esthétique ou lumineuse. Les enseignes et publicités de toutes natures sont interdites.

Les boîtes aux lettres doivent obligatoirement être installées sur la passerelle d'accès, au bateau ou aux installations flottantes sauf dispositions particulières.

#### *Article 4.04 – Hygiène*

Le propriétaire (ou son locataire) doit respecter les dispositions de la règlementation en vigueur en matière de lutte contre les nuisances ainsi qu'il est prescrit à l'article 3.01 du chapitre III du présent règlement.

A cet effet, il doit prévoir, installer et utiliser rationnellement les dispositifs les mieux appropriées au dégraissage et à l'épuration des eaux usées, ménagères et sanitaires.

Les bateaux et les installations ainsi que le plan d'eau environnant doivent être constamment tenus en bon état de propreté.

Le propriétaire (ou son locataire) assurera régulièrement l'enlèvement et l'évacuation hors de l'eau des débris ou détritus dont le bateau ou les installations empêcheraient l'écoulement et qui se trouveraient retenus au droit de celles-ci. Des dispositifs techniques permettant d'éviter l'accumulation des résidus flottants pourront être acceptés ou préconisés.

#### *Article 4.05 – Prescriptions particulières locales*

Les prescriptions techniques du présent règlement ne dispensent pas le bénéficiaire d'une convention de se conformer également aux dispositions imposées le cas échéant par des cahiers des charges plus précis établis après consultation des collectivités locales concernées.

# **Redevances applicables aux Bateaux-logement & Plaisance**

Les éléments de tarification ci-après sont exprimées par m<sup>2</sup> de plan d'eau et par mois en valeur 1994. Ces éléments sont actualisables en fonction de l'évolution de l'indice INSEE du coût de la construction, sur la base du dernier indice connu au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. L'indice de référence est celui du 1<sup>er</sup> trimestre 1993 (fixé à 1022).

**La redevance « R » est la somme des deux éléments R1+R2**

## **1/ Redevance de base R1**

### **a) Définition géographique des secteurs de tarification :**

Secteur

- 0 - Passerelle de Solférino – Pont des Invalides
- 1 - Pont de Sully – Passerelle de Solférino
  - Pont des Invalides – Pont de Bir Hakeim
- 2 - Pont de Sully – Pont National
  - Pont de Bir Hakeim – Pont du Garigliano
- 3 - Pont du Garigliano – Clichy (Rive Droite)
- 3bis - Pont du Garigliano – Asnières (Rive Gauche)
- 4 - Pont National – Neuilly sur Marne
- 5 - Confluent Seine/Marne – Juvisy
  - Clichy/Asnières – Pont de Chatou
  - Centre des villes moyennes hors agglomération (Meaux, Melun..)
- 6 - Autres secteurs d'Ile de France et du bassin de navigation de la Seine

## b) Eléments de calcul de R1

**T** Tarif de référence mensuel pour chaque secteur

Secteur	T
0	21.76 F
1	17.41 F
2	13.93 F
3	11.14 F
3bis	8.91 F
4	7.13 F
5	5.70 F
6	4.56 F

### **E = 25 %**

Abattement consenti sur T dans les zones de stationnement équipées, lorsque la redevance R2 s'applique ou que des investissements ont été réalisés par une association ou une collectivité dans les conditions stipulées par le règlement.

En cas d'équipement individuel ou partiel, une quote-part de l'abattement pourra être appliquée. Les normes d'équipement seront déterminées pour chaque zone considérée en fonction des contraintes spécifiques d'environnement. Ces conditions seront négociées et établies par convention.

### **C = 10 %**

Abattement appliqué à T quand l'acte d'autorisation prévoit le stationnement à couple et qu'il est effectif

**H** - L'aménagement d'un second niveau habitable au-dessus du pont d'origine du bateau donne lieu à une majoration du tarif de référence T de 100 % pour les parties excédant le quart de la surface hors tout du bateau. Tout niveau supplémentaire est compté intégralement.

### **N = 1.25F/m<sup>2</sup>**

Déduction consentie sur T au vu du permis de navigation attestant de l'aptitude à naviguer du bateau.

**S** - La redevance R1 ne peut être inférieure à **T x 0.5 ou à 100 F**

$$R1 = T - (E+C)+H-N \rightarrow S$$

Secteur	Zone	1995	1996	1997	1998	1999
<b>S0</b>	1	10,89 F	13,61 F	16,33 F	19,04 F	21,76 F
<b>S1</b>	1	10,89 F	12,52 F	14,15 F	15,78 F	17,41 F
	2	9,44 F	11,43 F	13,43 F	15,42 F	17,41 F
<b>S2</b>	1	10,89 F	11,65 F	12,41 F	13,17 F	13,93 F
	3	8,95 F	10,19 F	11,44 F	12,68 F	13,93 F
	4	7,99 F	9,48 F	10,96 F	12,45 F	13,93 F
<b>S3</b>	1	10,89 F	10,95 F	11,02 F	11,08 F	11,14 F
	3	8,95 F	9,50 F	10,04 F	10,59 F	11,14 F
	5	6,05 F	7,32 F	8,59 F	9,87 F	11,14 F
<b>S3bis</b>	5	6,05 F	6,76 F	7,48 F	8,19 F	8,91 F
	6	5,09 F	6,05 F	7,00 F	7,96 F	8,91 F
<b>S4</b>	5	6,05 F	6,32 F	6,59 F	6,86 F	7,13 F
	6	5,09 F	5,60 F	6,11 F	6,62 F	7,13 F
<b>S5</b>	7	3,15 F	3,79 F	4,42 F	5,06 F	5,70 F
<b>S6</b>	7	3,15 F	3,50 F	3,85 F	4,21 F	4,56 F

N = 0,25	N = 0,5	N = 0,75	N = 1	N = 1,25
----------	---------	----------	-------	----------

Tous les abattements s'appliquent intégralement dès la 1<sup>ère</sup> année, sauf N par cinquièmes.

## 2/ Redevance complémentaire R2

Secteur	Port	T (F/m <sup>2</sup> )	R2(unité) *
1	Debilly	17,41 F	1 864 F
2	Debilly Perré	13,93 F	1 864 F
<b>3</b>	Neuilly	11,14 F	718 F
4	St Maur Pie	7,13 F	508 F
4	St Maur C.	7,13 F	621 F
<b>4</b>	M. Alfort	7,13 F	749 F
4	M. Alfort S.	7,13 F	580 F

\* prix TTC

$$R = R1 + R2$$