



**PROJET D'OFFRE TOURISTIQUE :
« VIVRE LE FLEUVE » : IMMERSION DANS
L'UNIVERS DU TRANSPORT FLUVIAL DE
MARCHANDISES**

*Faisabilité réglementaire et juridique
Version finale au 15 juin 2016*

Le 15 juin 2016

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. LA FAISABILITÉ RÉGLEMENTAIRE.....	3
1.1. OFFRE N°1 : CHAMBRES D'HÔTES À BORD DE PÉNICHES DE COMMERCE EN ACTIVITÉ....	3
1.1.1. TITRES DE NAVIGATION.....	4
1.1.2. STATUTS DES BATEAUX	4
1.1.3. SÉCURITÉ, CIRCULATION À BORD	5
1.2. OFFRE N°2 : CONTAINERS TRANSFORMÉS EN HÉBERGEMENTS INSOLITES	6
1.2.1. LOGEMENTS INSOLITES LE LONG DU FLEUVE	6
1.2.2. LOGEMENTS INSOLITES SUR LE FLEUVE (ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS)	7
1.2.3. ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS RECEVANT DU PUBLIC	7
2. LA FAISABILITÉ JURIDIQUE	10
2.1. OFFRE N°1 : CHAMBRES D'HÔTES À BORD DE PÉNICHES DE COMMERCE EN ACTIVITÉ...10	10
2.1.1. LE MARINIER DOIT-IL OBLIGATOIREMENT PRENDRE UNE ASSURANCE POUR L'ACCUEIL DE PASSAGERS ?	10
2.1.2. LE PASSAGER DOIT-IL OBLIGATOIREMENT PRENDRE UNE ASSURANCE LIÉE AUX RISQUES À BORD DU BATEAU ?.....	11
2.1.3. EXISTE-T-IL UNE RÉGLEMENTATION QUANT À LA TAILLE DE LA CHAMBRE ET DE SES ÉQUIPEMENTS ?.....	11
2.1.4. EXISTE-T-IL UNE RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA LOCALISATION DE LA CHAMBRE ?	12
2.1.5. RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA CAPACITÉ D'ACCUEIL D'HÔTES.....	13
2.1.6. COMMENT SE PASSE LA DÉCLARATION EN TANT QUE CHAMBRE D'HÔTES ?.....	13
2.1.7. EST-IL NÉCESSAIRE DE S'INSCRIRE AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIÉTÉS ET DE S'IMMATRICULER ?.....	13
2.1.8. RÉGLEMENTATION APPLICABLE POUR LA SÉCURITÉ SOCIALE.....	14
2.1.9. QUELLE EST LA RÉGLEMENTATION EN TERMES DE FISCALITÉ ?.....	14
2.2. OFFRE N°2 : CONTAINERS TRANSFORMÉS EN HÉBERGEMENTS INSOLITES	16
2.2.1. QUEL EST LE STATUT JURIDIQUE DES CONTAINERS ?.....	16
2.2.2. POUR UN LOGEMENT INSOLITE TOURISTIQUE TYPE CONTAINER, EXISTE-T-IL UNE OBLIGATION CONCERNANT SON AMÉNAGEMENT ?.....	16
2.2.3. POUR UN LOGEMENT INSOLITE TOURISTIQUE, EST-IL OBLIGATOIRE DE PRENDRE UN CONTAINER NEUF ?	17
2.2.4. QUEL TYPE D'ASSURANCE PRENDRE ?.....	17

INTRODUCTION

Le projet d'offre touristique « Vivre le Fleuve » a été initié par la Région Urbaine de Lyon et la Mission d'Ingénierie Touristique Rhône-Alpes (MITRA), en partenariat avec les offices de tourisme et les services tourisme des collectivités.

Ce projet vise à créer 2 offres touristiques distinctes en immergeant les visiteurs dans l'univers du transport fluvial de marchandises :

- En développant une offre de chambres d'hôtes à bord de péniches commerciales pour découvrir la vie des mariniers
- En aménageant des containers réhabilités en hébergements insolites au bord du Rhône

Une première étape du travail a consisté à interroger des opérateurs pour connaître :

- pour l'offre n°1 : leur activité de chambres d'hôtes à bord et son fonctionnement, ou leur intérêt pour développer ce type d'activité
- pour l'offre n°2 : l'activité de chambre d'hôtes en container et les opérateurs intervenant dans la transformation de containers dans le but d'en faire des hébergements.

Nous présentons désormais la faisabilité réglementaire et juridique de ces offres.

1. LA FAISABILITÉ RÉGLEMENTAIRE

1.1. OFFRE N°1 : CHAMBRES D'HÔTES À BORD DE PÉNICHES DE COMMERCE EN ACTIVITÉ

Les bateaux susceptibles de pouvoir accueillir des personnes non professionnelles à bord sont :

- Les péniches type Freycinet
- Les pousseurs
- Les automoteurs de grosse capacité d'environ 1500 t
- Les navires fluviaux maritimes d'environ 2000 tpl (tonnes de port en lourd)

Les barges poussées et les transports de marchandises dangereuses seront exclus de la présente étude.

Sous tutelle Direction départementale du Territoire (DDT) :

- Péniches type Freycinet
- Automoteurs
- Pousseurs

Sous tutelle Affaires Maritimes : les navires fluviaux maritimes

1.1.1. *TITRES DE NAVIGATION*

Les bateaux sous tutelle DDT possèdent des titres de navigation délivrés dans le respect de l'Arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Cet arrêté ministériel est la transcription en droit français de la Directive du Parlement et du Conseil Européen du 12 décembre 2006, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE.

1.1.2. *STATUTS DES BATEAUX*

Un bateau transportant de 1 à 12 passagers garde son titre de navigation en tant que transporteur de marchandises.

Au-delà de 12 passagers, le bateau devient un bateau à passagers et doit posséder un certificat communautaire de bateau à passagers, ce qui exclut une cargaison.

Dans tous les cas où des personnes, autres que des professionnels, naviguent sur des bateaux « marchands », il faudra :

- Pour le Rhône et la Saône, l'accord de la DDT Rhône, Arrondissement Urbain et Transport, Unité permis et titres de navigation, 165, rue Garibaldi – CS33862, 69401 LYON Cedex 03 Tél : 04.78.62.52.52 ;
- Et d'autre part cette activité devra être portée sur le titre de navigation ainsi que sur le contrat d'assurances couvrant les risques du bateau. Les textes référents sont les suivants : Code des Transports : Paragraphe 2 – article 4221-37 : cas de modification ou réparation importante :
 - L'autorité compétente peut décider de délivrer un nouveau titre de navigation ou de modifier en conséquence le titre existant. Cette disposition est reprise dans la circulaire du 3 août 2010 – article 32 (modification ou réparation importante). Les plans de transformation doivent être transmis et visés par l'Organisme de contrôle ainsi que les conséquences de cette nouvelle exploitation reportées dans le dossier de sécurité qui est visé par l'Organisme de contrôle.

En tout état de cause, le passager ne pourra participer à aucune activité professionnelle sur le bateau.

Le capitaine du bateau devra assurer la sécurité de l'hôte, en particulier

s'il doit traverser des sites industriels pour le chargement et le déchargement du bateau.

Le marinier qui envisage de pratiquer cette activité complémentaire devra avoir une formation à la sécurité des passagers et être titulaire d'une ASP (attestation spéciale passagers) dès le premier passager.

1.1.3. *SÉCURITÉ, CIRCULATION À BORD*

La question de la sécurité est vaste et doit être envisagée avec soin. En effet, la sécurité des passagers, mais également celle de l'équipage va devoir être assurée tout au long de la relation, de l'arrivée de l'hôte jusqu'à son départ.

Il convient de garder à l'esprit que cette activité d'accueil de touristes se déroule dans un milieu professionnel et pendant l'exercice de tâches professionnelles. La question de la sécurité se pose ainsi avant même l'arrivée du passager à bord à propos de la localisation du point de prise en charge et de retour, et d'éventuelles contraintes à la circulation dans les ports fluviaux.

Ainsi, si le passager est susceptible d'embarquer ou de débarquer à un moment où l'équipage charge ou décharge les marchandises, il paraît pertinent de définir les conditions d'accès à bord selon les contraintes imposées par la nature des marchandises et le lieu de chargement. Il convient de prévoir un mode de communication pour prévenir le passager de l'horaire de son embarquement ou de veiller à ce qu'il se place à un endroit où il ne gênera pas et sera en sécurité.

Il paraît également pertinent de veiller à une prise en charge à quai avant même la première utilisation de la passerelle pour que les règles de prudence s'appliquant à ce matériel soient définies avant son premier usage.

Enfin, et nous y reviendrons, il paraît impératif d'établir un modèle de règlement intérieur devant être respecté par les passagers au cours du voyage.

Port du gilet :

Toute personne se trouvant à bord d'un bateau doit posséder un gilet de sauvetage.

Ce gilet doit être porté en permanence en dehors des cabines.

Pour l'équipage du bateau, la réglementation demande des gilets auto-gonflables.

Ce même type de gilet peut être envisagé pour le ou les passagers se trouvant à bord.

Signalétique évacuation :

L'information d'évacuation du bateau se fait par le circuit de diffusion

générale avec un haut-parleur dans chaque local.

Cette évacuation se fait sous les directives du capitaine du bateau et un exercice d'évacuation doit être fait à chaque nouvel embarquement de passagers et consigné sur le registre de sécurité du bateau.

Circulation :

La circulation entre la cabine avant (local à passagers qui était l'ancien local à matelot) et les locaux arrière se fait par le plat-bord du bateau.

Ce plat-bord doit être sécurisé par des rambardes démontables.

1.2. OFFRE N°2 : CONTAINERS TRANSFORMÉS EN HÉBERGEMENTS INSOLITES

1.2.1. LOGEMENTS INSOLITES LE LONG DU FLEUVE

Les articles L.2122-1 à L.2122-4 du Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) fixent les règles générales d'occupation du domaine public.

Nul ne peut, sans disposer d'un titre l'y habilitant, occuper une dépendance du domaine public d'une personne publique.

Ce titre d'habilitation est délivré par l'autorité gestionnaire du domaine en cause. Il peut prendre la forme d'un acte administratif unilatéral intitulé « autorisation d'occupation du domaine public », mais en règle générale l'autorisation d'occupation du domaine public fluvial se matérialise par la signature d'un contrat dénommé « convention d'occupation temporaire ».

Cette convention doit prévoir la durée, le lieu, les conditions d'occupation, et le montant de la redevance (l'occupation ne peut pas être gratuite).

Il convient de garder à l'esprit que l'occupation du domaine public ne peut être que temporaire, précaire et révocable. Ainsi, si la convention n'est pas renouvelée, l'occupant devra quitter l'emplacement.

Il est également possible pour la personne publique gestionnaire du domaine public en cause (en l'espèce Voies navigables de France (VNF), la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) ou autre selon le site) de mettre fin de façon anticipée à la convention d'occupation. Mais, outre qu'une telle situation est exceptionnelle, l'occupant a droit à indemnisation.

Enfin, si le container n'est pas placé sur une dépendance du domaine fluvial mais en retrait de celui-ci, sur un bien appartenant à une personne privée, c'est évidemment un bail de droit privé qui devra être conclu. Toutefois, c'est une hypothèse qui paraît peu probable compte-tenu de ce qui est envisagé.

Déclaration en mairie et permis

En application des articles R. 421-1 et R. 421-9 du code de l'urbanisme, un permis de construire est nécessaire pour les containers d'une surface de plancher de plus de 20 m².

En ce qui concerne les containers d'une surface de plancher inférieure ou égale à 20 m², une déclaration préalable auprès du maire de la commune de localisation du meublé est suffisante. Afin de demeurer dans le régime des déclarations préalables, le container doit également avoir une hauteur au-dessus du sol inférieure ou égale à 12 m et une emprise au sol inférieure ou égale à 20m².

La demande de permis indiquera, sur le plan de masse, comme pour toute construction, le raccordement aux divers réseaux (eau, électricité, assainissement,).

1.2.2. LOGEMENTS INSOLITES SUR LE FLEUVE (ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS)

En l'absence d'une réglementation spécifique, les DDT considèrent les gîtes flottants comme bateaux de plaisance avec un nombre maximum de personnes de 6.

Sur les bras morts du Rhône ou de la Saône, il peut être envisagé l'installation de gîtes flottants déplaçables.

Ces gîtes seront raccordés à la rive et limités à 6 personnes. Ils seront tenus sur le plan d'eau par des corps morts ou des fixations sur la berge par des bras articulés et passerelles.

La réglementation applicable à ces gîtes est celle qui régit les bateaux de plaisance : division 245 de l'arrêté du 05 juin 2015 paru au JO le 1 septembre 2015 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Ces gîtes seront considérés comme des établissements flottants à usage autre que privé.

1.2.3. ÉTABLISSEMENTS FLOTTANTS RECEVANT DU PUBLIC

Cas de barges aménagées en hôtels flottants ou automoteurs stationnaires pouvant recevoir du public, au-delà de 6 personnes.

Au titre du Code des Transports, un établissement flottant est défini par l'article L4000-3 :

« établissement flottant : toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée ».

Il n'est en conséquence pas soumis à permis de construire à condition de présenter les caractéristiques visées ci-dessous p. 9 mais à délivrance d'un Certificat d'Établissement Flottant (CEF) renouvelable tous les 10

ans. Les contraintes relatives à cette certification sont de deux ordres : validation du dossier technique lors de la construction et obligation de visites décennales des parties immergées.

Un établissement flottant recevant du public recevra avant son ouverture un certificat d'établissement flottant délivré par la DDT territorialement compétente et une autorisation d'ouverture au public délivrée par la commission départementale de sécurité.

- Décret n° 90-43 du 9 janvier 1990 relatif aux mesures de sécurité applicables dans les établissements flottants ou bateaux stationnaires et les bateaux en stationnement sur les eaux intérieures recevant du public, et en particulier à l'article EF5 calcul des accès à la rive
- Décret n° 2007-1168 du 2 août 2007, relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures
- Arrêté du 21 décembre 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures
- Arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, en particulier l'article 15-3 stabilité où seule la stabilité à l'état intact sera étudiée.
- Circulaire du 3 août 2010 relative aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures
- Arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones.
- La loi sur l'eau Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (accessibilité aux personnes à mobilité réduite)
- La norme EN 711 pour le rambardage

Remarques :

En ce qui concerne les établissements flottants, à notre connaissance, aucun texte ne fait la différence entre les plans d'eau gérés par les collectivités et les plans d'eau privés : vu que l'instruction et la sécurité de ces établissements doivent répondre aux mêmes règles quel que soit le plan d'eau considéré.

Selon le gestionnaire du plan d'eau, les autorisations de stationnement des établissements flottants sont délivrées :

- Pour le domaine public : par les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM), DDT (autorisation d'occupation temporaire (AOT))
- Pour les plans d'eau privés : c'est le maire de la commune au titre de son droit de police qui peut donner l'autorisation d'implanter ces établissements.

Dans tous les cas, les règles techniques des établissements flottants (solidité, flottabilité, stabilité) ainsi que les prescriptions de sécurité prévues dans les différents textes et normes du cadre réglementaire, doivent être respectées :

S'ils ne sont pas reliés à terre de manière pérenne et peuvent se déplacer librement sur l'eau, les établissements flottants recevant du public ne sont pas soumis à permis de construire (voir plus haut) mais peuvent, dans le cas d'implantation dans un site classé, faire l'objet d'une demande de consultation auprès de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) pour obtenir son avis.

En effet, il convient de distinguer les établissements qui sont à quai de manière définitive et ne sont pas déplaçables et les bateaux qui stationnent à un moment donné le long d'un quai et sont déplaçables.

Lorsque le bateau stationne temporairement à divers endroits, il s'agit d'un bien meuble qui n'est pas soumis à une autorisation d'urbanisme dans la mesure où il ne va pas s'intégrer de manière durable dans le paysage. Il est donc impossible d'exiger qu'il respecte des règles propres à l'urbanisme qui sont destinées à régir par exemple la hauteur, le volume, l'intégration d'un immeuble dans un espace donné.

Si le bateau a un certificat de navigation, est en état de naviguer, aucune autorisation d'urbanisme (permis de construire ou déclaration préalable) n'est nécessaire.

En revanche, la question peut se poser lorsque le bateau est sédentaire, non déplaçable et dans un plan d'eau fermé.

C'est ainsi que la Cour administrative d'appel de Nantes a jugé, le 29 décembre 2014, dans un arrêt n° 13NT01048 que la mise en chantier d'une « maison flottante » qui pourra évoluer au mieux dans les limites d'un étang artificiel et qui disposera d'un système fixe d'assainissement et d'évacuation des eaux usées, constitue une construction au sens du code de l'urbanisme nécessitant l'obtention d'un permis de construire.

Certes, dans un jugement ancien, du 21 mai 1980, le Tribunal administratif de Versailles avait jugé que l'habitat flottant ne constitue pas une

construction nécessitant un permis de construire. Toutefois, compte tenu de l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Nantes précité, récent et circonstancié, afin qu'il n'y ait pas d'interrogation à ce sujet, nous recommandons que l'établissement flottant soit encore déplaçable.

2. LA FAISABILITÉ JURIDIQUE

2.1. OFFRE N°1 : CHAMBRES D'HÔTES À BORD DE PÉNICHES DE COMMERCE EN ACTIVITÉ

En préambule, il paraît important de rappeler que l'accueil de passagers payants à bord des embarcations doit nécessairement correspondre à une catégorie juridique d'activités telles que définies par le code du tourisme.

Aussi, puisqu'il ne s'agit de toute évidence ni d'un hôtel, ni d'un gîte, ni d'un camping, et qu'au contraire cette activité répond précisément à la définition de l'activité de chambre d'hôtes résultant du code du tourisme, il ne peut être envisagé de « raccrocher » cette activité à un autre cadre juridique, lequel est par ailleurs inexistant.

Aussi le terme de « chambre d'hôtes » doit-il être entendu comme l'identification de la catégorie juridique à laquelle cette activité correspond.

Au plan commercial ou marketing, l'usage de ce terme est totalement indifférent et il peut bien évidemment être envisagé de préférer l'usage du terme « cabine » à celui de chambre.

Au surplus, la pratique étant inventive, les chambres d'hôtes ne correspondent pas toutes à l'acception habituelle de ce terme puisqu'on peut par exemple dormir dans des tonneaux (Normandie), des huttes, des tipis...

2.1.1. *LE MARINIER DOIT-IL OBLIGATOIREMENT PRENDRE UNE ASSURANCE POUR L'ACCUEIL DE PASSAGERS ?*

Le code des assurances, qui répertorie les assurances obligatoires, ne prévoit pas qu'un marinier est tenu de souscrire à une telle garantie.

Le décret n°2007-1173 du 3 août 2007 relatif aux chambres d'hôtes n'impose rien non plus à ce propos.

Mais il paraît indispensable de souscrire à une assurance garantissant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile professionnelle. Celle-ci couvrira le marinier contre les dommages qu'il est susceptible de causer dans l'exercice de son activité professionnelle, cette dernière étant assez dangereuse compte-tenu du risque de noyades. Le batelier

possédant déjà une assurance pour son activité de transport doit avertir sa compagnie d'assurances de cette activité complémentaire, cette extension de garanties pouvant entraîner une augmentation du coût de sa cotisation initiale.

Nous rappellerons que chacun répond sur son patrimoine des conséquences pécuniaires des dommages causés à autrui.

Même si elle n'est pas obligatoire, elle est donc fortement recommandée.

2.1.2. LE PASSAGER DOIT-IL OBLIGATOIREMENT PRENDRE UNE ASSURANCE LIÉE AUX RISQUES À BORD DU BATEAU ?

Aucun texte ne prévoit que le passager soit tenu de souscrire une assurance liée aux risques à bord du bateau. Il n'est donc pas possible de subordonner l'accès d'un passager au bateau à la souscription d'une telle assurance.

Si l'un des passagers cause des dommages à un tiers, cela n'engagera que lui-même, comme cela peut être le cas dans de nombreuses activités de la vie courante.

2.1.3. EXISTE-T-IL UNE RÉGLEMENTATION QUANT À LA TAILLE DE LA CHAMBRE ET DE SES ÉQUIPEMENTS ?

Il convient de rappeler qu'au sens de l'article L.324-3 du code du tourisme, l'activité de chambre d'hôtes consiste en un accueil de touristes, pour une ou plusieurs nuitées assorties de prestations, à titre onéreux, dans des chambres meublées situées au domicile de la personne qui accueille. **Que l'on utilise le terme de chambre d'hôtes ou de cabines est juridiquement indifférent.**

Il s'agit du domicile au sens de l'article 2 de la loi n°89-462 du 6 juillet 1989 (dans sa rédaction issue de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014). La résidence principale de l'habitant est celle qu'il occupe au moins huit mois par an (sauf obligations professionnelles).

L'article D.324-13 du code du tourisme précise que l'habitant fournit la nuitée et le petit-déjeuner.

L'article D.324-14 du code du tourisme dispose :

« Chaque chambre d'hôte donne accès à une salle d'eau et à un WC. Elle est en conformité avec les réglementations en vigueur dans les domaines de l'hygiène, de la sécurité et de la salubrité.

La location est assortie, au minimum, de la fourniture du linge de maison. »

Il n'existe pas dans cette législation spécifique de référence fixant la surface de la chambre. Toutefois, la notion de logement décent (telle que

précisée par le décret n°2002-120 du 30 janvier 2002) s'applique et la chambre louée ne devrait pas être inférieure à 9m² avec une hauteur de plafond de 2,20 m.

Il paraît toutefois possible de considérer que si le passager a accès à des pièces de vie communes d'une superficie supérieures à 9m², alors la taille de la cabine mise à disposition peut être inférieure à cette superficie. A propos de la hauteur, si aucune partie du bateau ne dispose de cabines d'une hauteur d'au moins 2,20 m, il s'agit d'une obligation impossible à satisfaire, et dans ce cas, la hauteur des cabines mises à disposition devra être égale à la hauteur de l'espace de vie du batelier.

En effet, le passager bénéficiera au moins d'une « pièce principale » tel qu'entendue par ces différents textes, suffisamment vaste pour que la superficie de la chambre ne constitue pas un obstacle à la mise en œuvre de ce projet.

Il convient également de préciser que certains labels peuvent imposer une superficie minimum de la chambre supérieure à la superficie visée, pour des questions de qualité de la prestation délivrée.

Ces classements n'ont toutefois rien d'obligatoire et ne présentent que des intérêts commerciaux et marketing.

Par ailleurs, l'exploitant devra respecter la réglementation relative aux détecteurs de fumée et leur installation dans les locaux d'habitation.

2.1.4. EXISTE-T-IL UNE RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA LOCALISATION DE LA CHAMBRE ?

Il n'y a pas d'exigence spécifique concernant l'emplacement de la chambre louée dans le bâtiment. Il convient néanmoins de garder à l'esprit qu'en tant que pièce destinée au sommeil, il s'agit d'une pièce principale au sens de l'article R.111-1-1 du code de la construction et de l'habitation.

De ce fait, en application du décret relatif au logement décent cité ci-dessus, la chambre doit être dotée d'une fenêtre (ou plus précisément d'un éclairage naturel et d'un ouvrant).

Ainsi que cela a été exposé précédemment, il paraît pertinent d'envisager la mise en place d'un règlement intérieur qui fixerait les règles devant être respectées par les personnes accueillies à bord pour que la sécurité de tous soit garantie.

Peuvent ainsi être fixées les règles :

- concernant les espaces libres d'accès et ceux nécessitant soit une autorisation, soit un accompagnateur ou dont l'accès est totalement interdit ;
- concernant éventuellement le droit de fumer à bord en fonction de la

- nature des marchandises transportées et des sites d'accostage ;
- à respecter pendant les temps de chargement et déchargement des marchandises (présence à bord des personnes accueillies ou descente impérative) ;
- relatives aux incidents et accidents à bord (blessures, incendie...).
- relatives à l'utilisation du matériel de sauvetage.

En ce qui concerne la signalétique, l'installation d'une chambre d'hôtes n'entraîne aucune conséquence particulière. En revanche, comme indiqué au point 1.1.3 et ci-dessus, **un règlement intérieur devra être établi et réglementer la circulation à bord.**

2.1.5. *RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA CAPACITÉ D'ACCUEIL D'HÔTES*

En application de l'article D.324-13 du code du tourisme, la capacité maximale est fixée à 5 chambres pour 15 personnes. Au cas présent, vu que la mission principale est le transport, on ne pourra aménager qu'une cabine par bateau.

2.1.6. *COMMENT SE PASSE LA DÉCLARATION EN TANT QUE CHAMBRE D'HÔTES ?*

L'article L.324-4 du code du tourisme complété par l'article D.324-15 impose une déclaration au maire de la commune du lieu d'habitation par voie électronique, lettre recommandée ou dépôt en mairie (avec un accusé réception quel que soit le mode choisi).

A notre sens, il convient de s'adresser à la commune de rattachement administratif de l'exploitation.

« La déclaration précise l'identité du déclarant, l'identification du domicile de l'habitant, le nombre de chambres mises en location, le nombre maximal de personnes susceptibles d'être accueillies et la ou les périodes prévisionnelles de location.

Tout changement concernant les éléments d'information que comporte la déclaration fait l'objet d'une nouvelle déclaration en mairie. »

2.1.7. *EST-IL NÉCESSAIRE DE S'INSCRIRE AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIÉTÉS ET DE S'IMMATRICULER ?*

Lorsque l'activité de chambre d'hôtes est exercée en complément d'une activité déjà déclarée au RCS ou au répertoire des métiers, ou au registre des entreprises de la batellerie artisanale, il n'est pas nécessaire d'immatriculer une nouvelle activité. A défaut, l'immatriculation est une obligation légale à laquelle il n'est pas possible d'échapper.

En cas de nécessité, cette obligation d'immatriculation peut être facilitée pour les personnes faisant le choix d'un exercice en bénéficiant du statut d'autoentrepreneur.

Dans l'hypothèse où le batelier débiterait une activité sans avoir été préalablement immatriculé, il pourra faire le choix de s'immatriculer en tant qu'autoentrepreneur qui est un régime social et fiscal simplifié (régime microsocial simplifié avec une option possible pour le prélèvement libératoire de l'impôt sur le revenu). Il est à noter que depuis le 19 décembre 2014, tout autoentrepreneur doit également s'immatriculer au registre du commerce et des sociétés (ou au répertoire des métiers en fonction de la nature de l'activité principale exercée : registre des entreprises de la batellerie artisanale).

Le bénéfice du statut d'autoentrepreneur est acquis tant que le chiffre d'affaires n'atteint pas 82 200 € (activité commerciale ou prestations de logement) au cours de la première année.

Par la suite, postérieurement à la première année d'activité, ce statut ne s'applique plus lorsque le chiffre d'affaires est compris pendant 2 années consécutives, entre 82 200 € et 90 300 € ou si, au cours d'une année, le chiffre d'affaires excède 90 300 €.

2.1.8. RÉGLEMENTATION APPLICABLE POUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

Le fait que la chambre d'hôtes soit située sur une péniche de marinières n'a aucune incidence sur la réglementation à l'égard de la sécurité sociale.

En effet, le critère déterminant est celui de l'activité et en aucun cas celui de sa localisation géographique.

2.1.9. QUELLE EST LA RÉGLEMENTATION EN TERMES DE FISCALITÉ ?

Si les revenus de la location excèdent 760 € par an (recettes du petit-déjeuner incluses), elles sont soumises à imposition.

En complément aux précisions apportées ci-dessus quant au statut de l'autoentrepreneur, et dans l'hypothèse où le batelier n'aurait pas opté pour le régime de l'autoentrepreneur avec prélèvement libératoire de l'impôt sur le revenu, les revenus générés par l'activité sont imposés dans la catégorie des BIC (bénéfices industriels et commerciaux).

Il convient de rappeler que les BIC sont une catégorie de l'impôt sur le revenu et font partie des revenus imposables.

Que l'exploitant exerce en individuel en nom propre ou en associé unique

d'une entreprise individuelle à responsabilité limitée est indifférent à l'égard de ce régime fiscal totalement identique dans les deux cas.

Au sein des BIC, il existe 3 régimes d'imposition distincts :

- le régime spécial BIC (ou microentreprise ou micro-BIC) ;
- le régime du réel simplifié ;
- le régime du réel normal.

Pour pouvoir bénéficier du régime de la microentreprise (qui permet de pratiquer un abattement sur les recettes de l'activité), le chiffre d'affaires ne doit pas excéder 82 200 € (avec une tolérance sur un exercice jusqu'à 90 300 € si le chiffre d'affaires de l'année précédente n'excède pas 82 200 €).

En cas d'activités liées, c'est-à-dire en cas de revenus provenant d'une activité accessoire à l'activité principale (ce qui est le cas de la chambre d'hôte, activité accessoire à celle du transport, activité principale) c'est bien le cumul des recettes des deux activités qui ne doit pas être supérieur à 82 200 € (ou 90 300 €).

L'activité de chambre d'hôtes bénéficie d'une franchise de TVA jusqu'à 82 200 €.

L'activité de chambre d'hôtes est par ailleurs soumise aux taxes suivantes :

- Contribution à l'audiovisuel public (s'il y a une télévision dans la cabine) ;
- Taxe de séjour si la commune du lieu d'accostage l'a instaurée.

Nous rappellerons que dans le projet exposé, les bateliers concernés ont nécessairement une activité principale dont ils tirent des revenus, l'accueil de passagers étant une activité accessoire générant des revenus accessoires qui seront soumis aux charges sociales dans les conditions des revenus principaux.

Néanmoins, si pour une raison quelconque l'activité d'accueil de passagers devait s'exercer en dehors d'une activité professionnelle préexistante, il convient de noter qu'il est précisé dans la circulaire de la direction de la sécurité sociale du 14 mars 2013 relative à l'affiliation des loueurs de chambres d'hôtes à la sécurité sociale que lorsque les loueurs tirent de l'activité de chambre d'hôtes des revenus qui n'ont pas franchi le seuil d'affiliation à la sécurité sociale, et lorsqu'ils n'ont pas opté pour le régime autoentrepreneur, ces revenus sont soumis aux contributions sociales sur les revenus du patrimoine au taux global de 15,5% (CSG, CRDS, prélèvement social, contribution additionnelle au prélèvement social et contribution finançant le revenu de solidarité active).

2.2. OFFRE N°2 : CONTAINERS TRANSFORMÉS EN HÉBERGEMENTS INSOLITES

2.2.1. QUEL EST LE STATUT JURIDIQUE DES CONTAINERS ?

La notion de « logement insolite touristique » correspond à des pratiques commerciales et marketing mais ne constitue pas une catégorie juridique. Il importe donc de définir à quelle catégorie juridique appartiennent ces containers.

La définition d'habitation légère de loisirs se rapportant au droit de l'urbanisme, il n'existe pas de correspondance identique dans le champ de la réglementation du tourisme.

Il convient donc de se reporter au livre 3 de la partie législative du code du tourisme relatif aux équipements et aménagements pour identifier la réglementation juridique susceptible de s'appliquer aux containers.

Le titre Ier se rapportant aux hôtels, restaurants, cafés et débits de boissons tandis que le titre III concerne les terrains de camping, caravanage et autres terrains aménagés, c'est le titre II relatif aux hébergements autres qu'hôtels et terrains de camping qu'il convient de mobiliser.

Le container ne constitue ni une résidence de tourisme, ni de l'immobilier de loisir réhabilité, ni un village résidentiel de tourisme, ni une chambre d'hôtes, ni un village de vacances ou des maisons familiales de vacances, ni, enfin, un refuge de montagne.

Par conséquent, le container relève nécessairement de la catégorie des meublés de tourisme, par élimination des autres dispositifs.

2.2.2. POUR UN LOGEMENT INSOLITE TOURISTIQUE TYPE CONTAINER, EXISTE-T-IL UNE OBLIGATION CONCERNANT SON AMÉNAGEMENT ?

Le container, relevant de la catégorie des meublés de tourisme, est soumis aux articles L.324-1 à L.324-2-1 du code du tourisme ainsi qu'aux articles D.324-1 à R.324-8 du même code.

Concrètement, l'exploitation du meublé de tourisme doit donner lieu à :

- une déclaration préalable auprès du maire de la commune de localisation du meublé ;
- la signature d'un contrat écrit contenant l'indication du prix et un état descriptif des lieux.

Les meublés de tourisme peuvent être classés en fonction de leur confort conformément aux caractéristiques spécifiques de confort prévues par l'arrêté du 2 août 2010 fixant les normes de classement.

Dans tous les cas, que le meublé de tourisme soit classé ou non, il convient de respecter les normes d'hygiène, de sécurité et de salubrité sauf à ce que l'exploitant s'expose à engager sa responsabilité en cas de problème.

2.2.3. POUR UN LOGEMENT INSOLITE TOURISTIQUE, EST-IL OBLIGATOIRE DE PRENDRE UN CONTAINER NEUF ?

Il n'existe pas de législation spécifique imposant la mise en location de containers neufs.

Toutefois, la notion de logement décent tel que défini par l'article 2 du décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 s'applique et le container loué ne doit donc pas présenter de risque manifeste pour la santé et la sécurité physique des locataires.

2.2.4. QUEL TYPE D'ASSURANCE PRENDRE ?

L'assurance d'un meublé de tourisme n'est pas obligatoire. L'assurance d'un container est toutefois vivement recommandée.



Alcyon Concept
Richard Poulet, expert
agréé
La Blache, 26460
Bouvières

