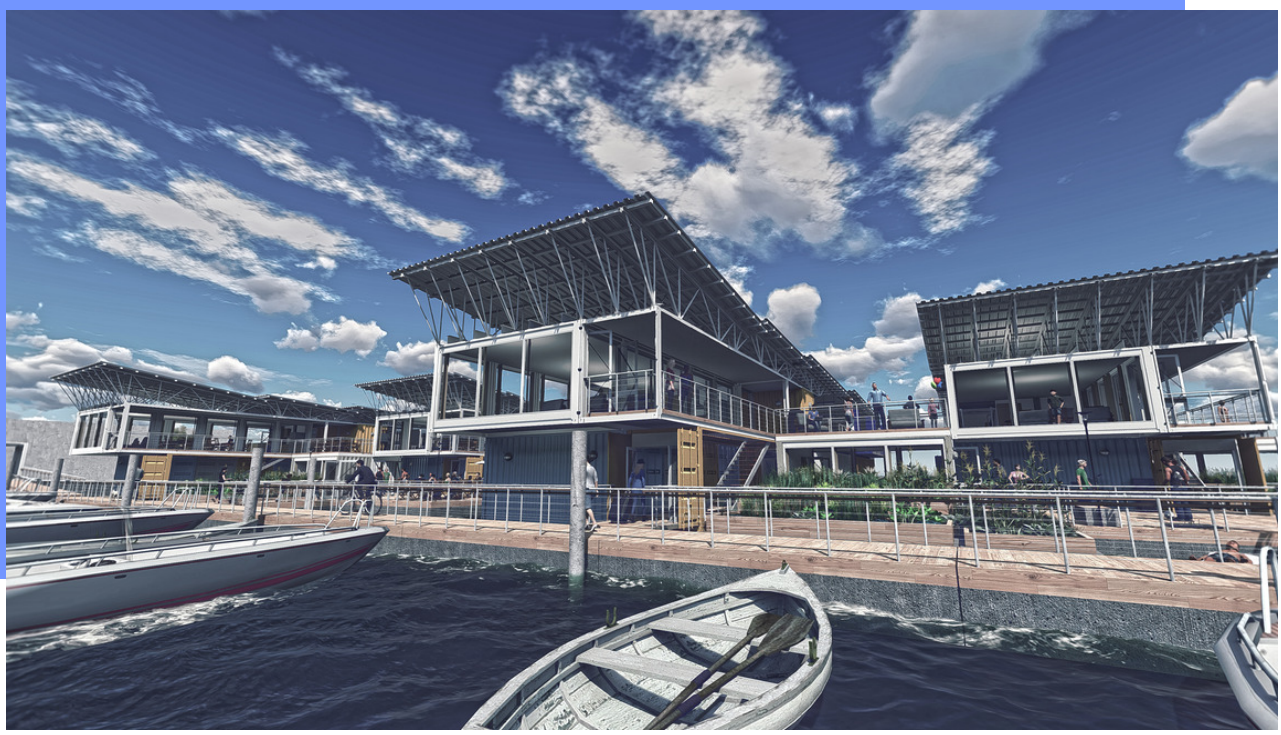
Janvier 2019

Le logement des travailleurs saisonniers

Etude prospective pour une résidence mobile



A. Chalard, A. Fischer, L. Holmes, A. Mattei, A. Petrod , D. Panazol, P. Wenzel

Sciences Po Bordeaux

ensap Bx – école nationale supérieure d'architecture et de paysage – Université de Bordeaux

Domofrance – Groupe ActionLogement

Remerciements

Nous tenons à remercier en premier lieu M. David Seys, en sa qualité de Directeur des grands projets urbains, pour sa disponibilité et son aide tout au long de ce projet collectif, ainsi que M. Patrick Couvrand, en tant que Directeur promotion maîtrise d'ouvrage locatif, et plus généralement l'ensemble du groupe Domofrance.

Nous remercions également Marie Stutzmann pour l'étude anthropologique qu'elle mène et dont nous avons pu profiter pour la pertinence et la précision de notre projet.

L'équipe enseignante qui nous a suivis a joué un grand rôle pour nous dans l'élaboration de ce projet. Ainsi nous remercions nos professeurs de Sciences Po et de l'ENSAP : M. Stéphane Hirschberger, M. Gilles Pinson, et tout particulièrement notre tutrice, Mme Géraldine Valois, pour son écoute, son soutien et son implication au sein de ce projet.

Pour son expertise et ses indications qui furent très précieuses à l'avancée de ce travail, nous remercions également M. Hubert Delzangles, en sa qualité de Professeur agrégé de droit public, Sciences Po Bordeaux et membre associé du Centre de recherches interdisciplinaire en droit de l'environnement, de l'aménagement et de l'urbanisme (CRIDEAU, Limoges). M. Jérôme Goze, directeur de la Fabrique de Bordeaux Métropole, par ses interventions inspirantes au cours du certificat "Bordeaux Métropole" qui nous ont permis d'appréhender les acteurs de la fabrique de la ville sous ses aspects divers.

Enfin, nous tenons à adresser nos remerciements à Eiffage Construction pour nous avoir accueillis dans leurs locaux, au CREPI Gironde pour nous avoir guidés et conseillés dans notre démarche, à Mme Léger du CCAS de Courchevel pour sa disponibilité et son partage d'expérience, et à la Régie du Port d'Arcachon pour avoir accepté de répondre à nos questions.

Résumé exécutif

Dans le cadre d'un projet collectif mené en collaboration par des étudiants de l'Ecole d'Architecture de Bordeaux (master IAT) et de Sciences Po Bordeaux (master SGM), sur une commande de Domofrance, ce document vise à proposer une solution opérationnelle au manque et au mal logement des saisonniers, particulièrement en Gironde et sur le Bassin d'Arcachon. Il s'inscrit dans une démarche expérimentale de prospection et de Recherche & Développement.

La solution développée ici est une résidence mobile flottante. Ce document s'attache à remettre en contexte la situation du logement des travailleurs saisonniers dans une perspective globale, en analysant les besoins de ces travailleurs, mais également les attentes des employeurs. En plus de répondre à un manque de qualité et de quantité de logements, il faut donc proposer un modèle viable pour l'ensemble des acteurs du territoire. De là, ont été pensés une programmation et un projet de résidence mobile, dont l'étude de faisabilité prospective est proposée ci-dessous, afin de lever des questions aussi bien juridiques, techniques qu'économiques.

Pour aller plus loin, le document propose ensuite un mode de gouvernance hybride et souple en identifiant les acteurs aussi bien privés que publics, amenés à jouer un rôle dans la constitution du projet. C'est dans ce cadre également que l'acceptabilité du projet est travaillée, à la fois par le territoire, mais également par ses habitants. Il est, dans cette logique, proposé d'organiser l'entreprise de projet au sein d'une SCIC (Société de Coopération d'intérêt collectif). En effet, ce projet répondant à un réel besoin du territoire, il participe à l'intérêt général.

Enfin, quelques éléments sont apportés à propos de la gestion du lieu, à savoir une charte d'adhésion des entreprises voulant réserver la résidence pour leurs employés saisonniers, ainsi qu'une ébauche du fonctionnement interne du lieu reposant essentiellement sur un règlement intérieur et la présence d'un concierge jouant le rôle d'intermédiaire général.

Ce document propose donc une vision première globale d'un projet d'une résidence mobile pour travailleurs saisonniers. Il se veut assez générique et donc modulable à l'évolution du projet par la suite.

Mots clés *: résidence mobile, faisabilité, travailleurs saisonniers, Arcachon, montage opérationnel, prospection*

Table des matières

Préambule **8**

PARTIE 1 : Les saisonniers et le territoire **10**

A) Présentation du projet *10*
B) Rappel de la programmation *13*
C) Les critères d'identification du foncier *15*
D) Proposition architecturale retenue : le Phare des saisonniers *16*

PARTIE 2 : Etude sur la faisabilité du projet **22**

A) *Etude de faisabilité juridique* *22*
- Cadres communs 23
- Habitat mobile flottant 24
- Habitat mobile sur terre 26
- La question du foncier 30

B) *Etude de faisabilité technique* *33*

C) *Etude de faisabilité économique* *36*
- Estimation des coûts et recettes du projet 36
- Un point de vigilance principal : la mobilité de la résidence 38

PARTIE 3 : Gouvernance et implantation du projet 42

A) Acteurs du projet: identification, rôles et implication 48
- Un soutien de certains acteurs déterminant pour le projet 42
- Anticiper l'opposition éventuelle de certains acteurs 45

B) Proposition d'un véhicule juridique *48*
- Les critères de choix du véhicule juridique 48
- Présentation et mise en œuvre d'une SCIC 49

PARTIE 4: Gestion de la résidence **54**

A) La charte d'adhésion des entreprises *54*
- L'exemple de Courchevel 54
- Pourquoi mettre en place une charte d'adhésion des entreprises ? 55
- Mode de fonctionnement 59

B) *Gestion du lieu* *61*
- Les grands principes 61
- Proposition de système de gestion/surveillance 62
- Recommandations 63

Conclusion **65**

Bibliographie **67**

Annexes **75**

Préambule

En février 2018 a été lancé ce projet collectif, d'après la commande de Domofrance, auprès d'une équipe d'étudiants en master de l'Ecole Normale Supérieure d'Architecture et de Paysage (ENSAP) et de Sciences Po Bordeaux. Cette dernière partait du constat que **l'état de l'offre de logements pour les travailleurs saisonniers en Nouvelle-Aquitaine est actuellement bien inférieure à la demande, tant en termes de quantité que de qualité**. Cela a plusieurs implications pour le territoire et ses acteurs.

En premier lieu, les travailleurs saisonniers sont confrontés à des situations souvent précaires, alors même que le logement constitue l'un des principaux facteurs de stabilité pour eux. Cela influe ainsi sur les entrepreneurs qui les emploient, qui rencontrent des difficultés pour fidéliser leurs employés, notamment les travailleurs les plus qualifiés, face à un fort besoin de main d'œuvre et une grande fluidité de l'emploi saisonnier. **Le logement pourrait donc constituer un moyen de convaincre les saisonniers de s'établir sur un poste de manière plus durable**, ce qui passe avant tout par la garantie de conditions de logement décentes.

Les enjeux de ce projet sont alors, notamment, de **mettre en relation solidarité, questions sociales et entreprenariat.** La revue de littérature effectuée a mis en avant que les formes de logement proposées aux travailleurs saisonniers présentent toutes des défauts et ne sauraient être satisfaisantes en l'état. Le secteur de la COBAS (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, qui regroupe les communes d'Arcachon, la Teste-de-Buch, Gujan-Mestras et le Teich) est particulièrement concerné puisque son économie est basée en grande partie sur la filière touristique. Les travailleurs saisonniers constituent donc un facteur important de l'attractivité du territoire.

La première phase de prospection autour du sujet que représente le logement des travailleurs saisonniers, à travers l'étude approfondie de leurs pratiques et de leurs modes d'habiter, a permis d'aboutir à des propositions architecturales. Ces dernières devaient être cohérentes avec leurs attentes et leurs besoins quotidiens, tout en proposant des pistes de gestion adaptées à l'une des caractéristiques principales du mode de vie saisonnier : la mobilité. **La solution qui a été retenue pour être développée tout au long de cette étude est celle d'une résidence mobile sur l'eau, le "Phare des saisonniers"**, après une phase de discussion et d'échange avec la Maîtrise d'Ouvrage**.** Cette dernière, à la fois source d'innovations et de défis, a constitué la base du travail de prospection sur la faisabilité, et sur de bonnes conditions d'implantation de ce projet sur le territoire. Les autres propositions architecturales développées par les élèves du master IAT sont cependant présentes en annexe et constituent des déclinaisons et réflexions architecturales sur les mêmes problématiques.

Ainsi, **la présente étude constitue une évolution de l'approche de ce sujet, vers une démarche plus globale**, notamment en termes de prise en compte des parties prenantes par le projet, et des mécanismes qui peuvent les associer. Elle s'attache à mettre en lumière des pistes de réflexion visant à permettre d'envisager son implantation dans de bonnes conditions.

Afin de mettre ce travail de prospection en forme, la **première partie** du rapport permet de resituer les enjeux de la commande sur le territoire et de recontextualiser la solution architecturale retenue, le Phare des saisonniers.

La **deuxième partie** décline trois aspects fondamentaux de la faisabilité opérationnelle de la résidence : sa faisabilité juridique, technique, et économique.

Tenant compte de ces éléments de faisabilité, la **troisième partie** constitue une étude des mécanismes et de la forme de gouvernance du projet, en lien avec son ancrage territorial. Cela amène notamment à des préconisations sur les conditions d'implantation du projet, qui peuvent renforcer son acceptabilité, notamment auprès des riverains.

Enfin, la **quatrième et dernière partie** propose un modèle de gestion de la résidence, cohérent avec tous les éléments précédents. Ce dernier prend la forme d'une charte permettant de régir les relations des entrepreneurs au projet, mais aussi d'un règlement intérieur, qui quant à lui encadre les comportements des saisonniers vis à vis de la résidence et du voisinage.

PARTIE 1 : Les saisonniers et le territoire

A) Présentation du projet :

- ***La prise en compte du territoire et des acteurs comme approche globale du projet.***

Le point de départ du projet s'ancre dans une approche territoriale forte. La Nouvelle-Aquitaine est un territoire au sein duquel la question du logement des travailleurs saisonniers est un réel problème, reconnu par les différents acteurs du territoire, sans pour autant qu'une solution satisfaisante sur le long terme n'ait été trouvée, aussi bien en matière de solution architecturale que de gestion.

C'est en effet un territoire particulièrement concerné par cette problématique, puisqu'elle accueille de **nombreux secteurs d'activité qui ont recours à ce type d'employés : filière agricole, hôtellerie et restauration, ostréiculture, ou encore écotourisme.** La réflexion sur le logement des travailleurs saisonniers a donc mené à l'identification de territoires sur lesquels l'implantation de solutions adaptées et innovantes serait la plus pertinente. **Le secteur recouvert par la COBAS (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud, qui regroupe les communes d'Arcachon, la Teste de Buch, Gujan-Mestras et le Teich) a ainsi été retenu comme terrain privilégié** : la filière touristique y représente, par exemple, 12,6% de l'emploi total en 2017, dont un peu plus de 4000 travailleurs saisonniers. Les travailleurs saisonniers représentent donc un facteur important de l'attractivité du territoire couvert par la COBAS. Or, il s'agit d'un profil de travailleurs particulier, du fait de leur rythme de vie, marqué par la saisonnalité et la mobilité, et des formes de sociabilité que cela implique. **L'offre de logement qui leur est proposée est insuffisante, et ce selon plusieurs dimensions :**

1. Le volume de logements disponibles : la Teste de Buch et Arcachon sont classées « zones tendues » par la loi ALUR, qui identifie les zones où l'offre de logements est inférieure à la demande.

2. Le manque de solutions adaptées aux particularités que présente le profil des travailleurs saisonniers : les horaires et la mobilité qu'implique l'emploi saisonnier requièrent des formes de logement et des modalités de gestion particulières. Or, il existe encore très peu de solutions spécifiquement adressées au logement de ce type de travailleurs sur le territoire de la COBAS comme nous le verrons plus loin.

3. La précarité des solutions effectivement accessibles aux saisonniers : face à ce manque de solutions adaptées, les travailleurs saisonniers ont souvent recours à des solutions très précaires pour se loger (camping, véhicule personnel), pour des

coûts parfois très élevés eu égard de leurs rémunérations, fragilisant ainsi leurs conditions-mêmes de travail.

- ***Etat des lieux du logement du logement saisonnier sur le territoire de la COBAS :***

Concrètement, **les travailleurs saisonniers employés sur le territoire de la COBAS peuvent actuellement se tourner vers plusieurs types de logements et de structures.** Certains leur sont spécifiquement adressés, mais leur volume reste encore extrêmement limité, et d'autres sont des solutions « de fortune », qu'ils utilisent faute de mieux. Au sein des communes de la COBAS, il existe des structures proposant des services adressés à des profils spécifiques de travailleurs, et qui peuvent s'appliquer aux saisonniers. On peut établir une liste, non exhaustive, des types de structures existantes :

• Des **campings** proposant des « tarifs saisonniers » dans un logement en tente ou en camion aménagé. Par exemple, il existe un tarif adressé aux saisonniers de 275€ par mois à la Teste de Buch, sous forme de forfait 6 mois à 1660€.

• Les **logements chez l'habitant** avec par exemple l'opération « Un, deux, toit » lancée par la région Nouvelle-Aquitaine et Soliha et présente à Arcachon. Il s'agit d'une opération adressée, entre autres, aux jeunes travailleurs en contrat court, avec loyer modéré de 250€/mois et 300€/mois en zone tendue.

• Des **résidences adressées spécifiquement aux saisonniers** et proposant un habitat fixe neuf à loyer modéré. Par exemple, la résidence « Tchan » par Gironde Habitat et Emmaüs au Teich, avec 5 logements qui sont destinés aux saisonniers en période estivale et au logement d'urgence l'hiver.

• Enfin, les **logements proposés par l'employeur**. Certains employeurs s'occupent de trouver un logement à leurs employés saisonniers ou possèdent des structures prévues à cet effet. Dans ce dernier cas, le logement correspond à un avantage en nature, qui doit être soumis à évaluation. Par exemple, le directeur du Café de la Plage à Arcachon explique qu'il réserve chaque année des chalets à ses employés afin "d'attirer de bons éléments".

- ***Un sujet qui présente des problématiques et des enjeux uniques :***

Le sujet du logement des travailleurs saisonniers implique une **réflexion approfondie sur le profil particulier que constituent les saisonniers.** Tout l'enjeu a d'abord été d'aboutir à une programmation qui soit cohérente avec les besoins et

les attentes des travailleurs saisonniers, tout en identifiant des points de vigilance qui peuvent représenter des difficultés dans la mise en place d'un tel projet.

Les travailleurs saisonniers sont en effet un public présentant des pratiques, des besoins et des attentes particulières, dans leur manière d'habiter. Ces dernières ont été analysées par Marie Stutzmann, dans son étude anthropologique menée auprès des travailleurs saisonniers du Bassin d'Arcachon. A partir de l'étude, **il a été déterminé que les particularités des saisonniers impliquent et réclament une gestion adaptée à ce type d'habitants.**

Ces besoins et attentes sont, en particulier :

- De **faibles exigences en termes d'espaces et de services,** avec notamment l'importance de l'idée d'avoir un toit, par opposition aux tentes auxquelles ils ont trop souvent recours ;

- Le **besoin de calme et de repos**, du fait de journées souvent éprouvantes et de longue durée ;

- Le **besoin de convivialité et de partage**, se caractérisant souvent par des moments festifs, pour décompresser de ces mêmes journées.

Par ailleurs, **cette étude a également déterminé la présence de deux types de saisonniers différents** : d'abord, les saisonniers qui signent principalement des contrats courts d'un à deux mois. Il s'agit essentiellement d'un public jeune, recruté sur des postes peu qualifiés et recourant souvent à des logements précaires (tentes, camping, etc.). D'un autre côté, il existe également des travailleurs saisonniers signant plutôt des contrats « à terme incertain » qui durent généralement de deux à huit mois. Ce sont souvent des saisonniers de métiers, qualifiés, qui se déplacent parfois en famille et qui constituent un enjeu important pour les employeurs qui cherchent à fidéliser ce type d'employé.

Ces deux profils présentent des enjeux différents pour les employeurs, notamment d'un point de vue des exigences de logements et de contrats de travail. Les exigences des plus qualifiés sont particulièrement élevées : en plus d'un salaire conséquent, ceux-ci s'attendent à avoir un logement inclus dans leur contrat de travail. Cela peut poser problème aux employeurs d'un point de vue économique. A ce titre, et dans une approche globale du projet, **les attentes des employeurs** doivent également être entendues. Le projet devra répondre au besoin d'un modèle fiscal viable pour eux, en même temps que leur donner la possibilité d'attirer le personnel le plus qualifié, mais donc exigeant et rare.

Les particularités de ce secteur expliquent le manque de solutions innovantes, voire les échecs de certains programmes de résidences pour travailleurs saisonniers. **L'un des problèmes les plus importants est celui de la vacance du logement lors de**

la basse saison, durant laquelle les saisonniers ne sont pas présents sur le territoire. Pour y répondre, il a été retenu la **proposition d'un logement mobile**, qui pourrait être déplacé et implanté sur les territoires où l'on a un fort besoin de main d'œuvre saisonnière, au fil de l'année. Or, l'étude montre qu'il existe une **complémentarité temporelle entre les territoires qui ont recours à ce type de travailleurs (zones littorales, viticoles, montagneuses)**. Il a donc été établi qu'il était envisageable de construire un projet mobile, puisque la demande territoriale existe, à condition d'en proposer une gestion adaptée et une forme architecturale viable.

Pour cela a été effectué un travail de benchmark en deux volets. Le premier étudiait les réponses qui ont été apportées par le passé à la gestion d'une résidence pour les travailleurs saisonniers sur le territoire français. Le second visait quant à lui à proposer des exemples de solutions innovantes d'habitat mobile à travers le monde. L'analyse des besoins, couplé à ce travail de benchmark a permis d'aboutir à une programmation qui prend en compte les particularités des travailleurs saisonniers.

B) Rappel de la programmation :

- ***Une programmation répondant aux besoins des saisonniers :***

La programmation se veut générale tout en formalisant des réponses concrètes, envisagées pour remplir les objectifs d'acceptabilité et de fonctionnalité du projet. Cela a mené à proposer plusieurs réponses architecturales, prenant en compte la réglementation en vigueur et la difficulté d'accession du foncier.

	Nombre de logements	Nombre d'occupants	Typologie	Locaux	Surface utile
	16	1	Chambre	Chambre (10m²), salle d'eau (5m²)	15 m²
	4	1 – 2	T1	Séjour (15m²), salle d'eau (5m²), cuisine (5m²).	25 m²
	4	2 – 3 (colocation, couple ou famille)	T2	Séjour (18m²), chambre (12m²), salle d'eau (5m²), cuisine (10m²).	45 m²
	/	/	Espaces communs	Cuisine (40m²), living room (60m²).	100 m²
	/	/	Espaces extérieurs	/	/
		/	Espaces de services	Local vélo (30m²), laverie (15m²), bagagerie (15m²)	60 m²
	/	/	Annexes	Local technique (6m²), local ménage (6m²)	12 m²
Total :	24	36			712 m²

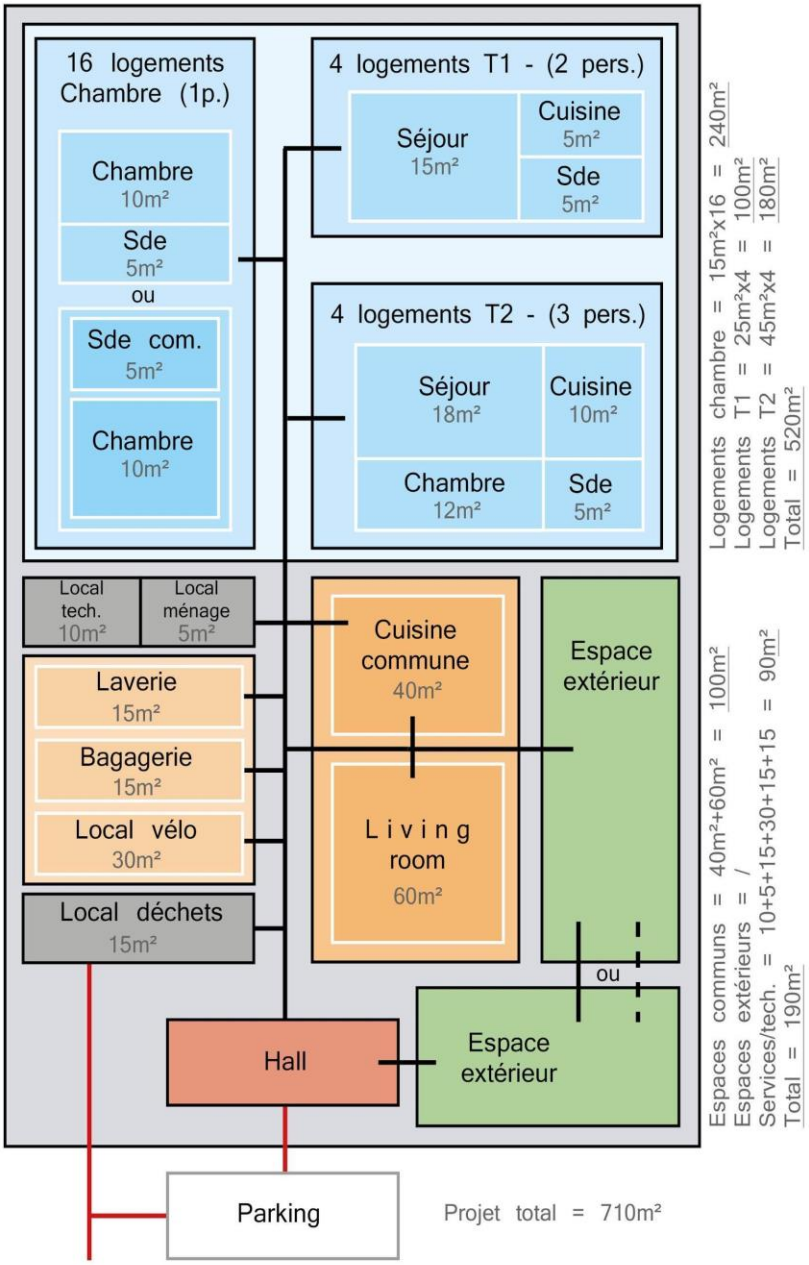
Synthèse de la programmation générale n°1

La diversité des profils des saisonniers (étudiants, familles, professionnels...) implique une pluralité de logements. Nous avons donc conçu **trois types de logement** : une chambre de 15m², un T1 d'une surface plus grande de 25m², et un T2 de 40m². Les deux premiers peuvent, par exemple, s'adapter à de jeunes étudiants ou à des couples préférant occuper une chambre pour un loyer modéré, qui ont des attentes limitées vis-à-vis des aménités proposées par le logement. Les T2, en revanche, s'adressent plutôt à un personnel très qualifié, qui se déplace sur le territoire avec sa famille, par exemple, et dont le niveau d'exigences et de moyens est plus élevé.

Concernant les locaux, plusieurs arbitrages ont été pensés. Dans les chambres, une salle d'eau privée apparaît comme la réponse la plus simple, car elle permet de répondre au besoin d'intimité des travailleurs, l'en-soi. Cependant, la cuisine a été pensée comme un espace commun, car les temps *ante* et *post* repas peuvent être considérés comme des moments d'échange, répondant au besoin de détente et d'entre-soi exprimé par les saisonniers dans l'étude anthropologique.

Quelle que soit la typologie de logement, les locataires auront accès à un living-room qui remplit également la fonction de zone d'interaction. Pour améliorer les interactions entre les saisonniers-mêmes avec le territoire, il serait intéressant d'envisager la présence d'une personne remplissant le rôle de gardien ou de veilleur. C'est un point souvent soulevé par les travailleurs saisonniers ainsi que par les usagers environnants à la résidence. Par ailleurs, d'autres aménités peuvent s'ajouter selon les caractéristiques du lieu où le programme viendra s'implanter (espaces extérieurs, local vélo, laverie, bagagerie...).

Visuellement, ce programme peut être exprimé par l'organigramme suivant :

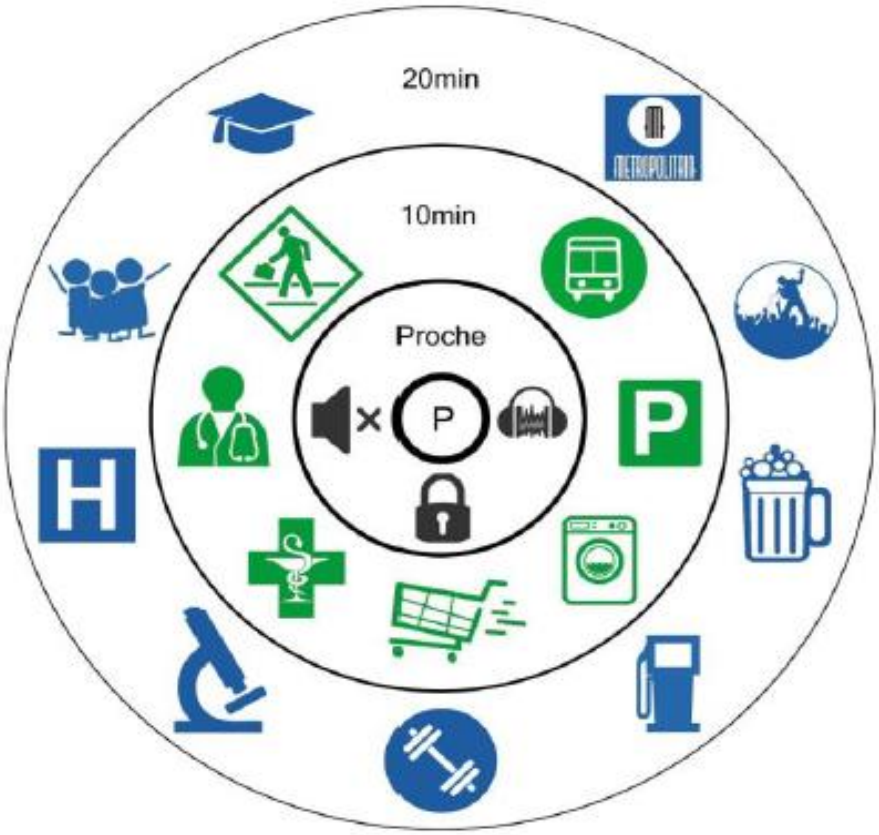


Synthèse de la programmation générale n°2

C) <u>Les critères d'identification du foncier :</u>

- ***Une condition essentielle à la réussite du projet :***

En tirant des enseignements de l'étude anthropologique fournie par Domofrance et grâce à notre propre étude, nous avons pu déterminer les trois cercles importants pour sélectionner un site approprié à l'implantation du projet. **Ces trois cercles sont conditionnés par l'accessibilité dans le territoire, c'est-à-dire le fait de pouvoir facilement s'y déplacer grâce à diverses mobilités.** Le travailleur saisonnier doit être à proximité immédiate de ses principaux centres d'intérêts.



Rapport de proximités entre les points d'intérêt pour les travailleurs saisonniers et le site d'implantation

• Le **premier cercle** regroupe les caractéristiques essentielles à la sélection du site d'implantation : un foncier sécurisé relativement isolé, à l'abri des nuisances et préservant la tranquillité des habitants et des usagers environnants.

• Le **deuxième cercle** délimite les principaux centres d'intérêts pour le travailleur saisonnier : son lieu de travail, des moyens de transports collectifs (bus, train,

location vélo, covoiturage, etc.), des commerces alimentaires, des services de proximité, etc.

• Le **troisième cercle** comprend les centres d'intérêts secondaires, comme une zone d'activité commerciale, des lieux de loisirs pour faire la fête, des activités sportives, des services liés aux soins, des établissements éducatifs, etc.

Si le site d'implantation ne possède pas les caractéristiques pré-requises ci-dessus, la forme architecturale du projet se doit de combler ces lacunes par divers moyens.

Par ailleurs, du fait de la **mobilité comme caractéristique principale du projet, il est nécessaire d'identifier au moins deux fonciers qui constitueront ses sites d'implantation** : un foncier A sur une zone d'activité saisonnière estivale, et un foncier B sur une zone d'activité saisonnière hivernale, par exemple. Il est préconisé, pour assurer la viabilité financière du projet, de ne pas dépasser ce nombre de deux sites d'implantation. Cela implique également qu'il est **nécessaire de s'assurer qu'ils puissent remplir cette fonction d'accueil d'une année sur l'autre**. En effet, du point de vue économique, le maintien d'un même site d'implantation dans le temps ne permet d'aménager le foncier aux besoins du projet qu'une seule fois (raccordements aux réseaux créés par exemple). Il en va de même pour les éventuelles autorisations juridiques à obtenir (permis de construire, dérogations, modifications de PLU). **Ainsi, s'assurer de la disponibilité des sites d'implantation sur le long terme permet de circonscrire les coûts récurrents de la mobilité de la résidence à son déplacement seul, et non pas également à son implantation.**

Enfin, les études de faisabilité effectuées et présentées plus avant dans ce rapport approfondissent ces questions et apportent les précisions nécessaires, en termes de statuts juridiques de la résidence et des régimes d'autorisation qui en découlent.

D) Proposition architecturale retenue : le Phare des saisonniers

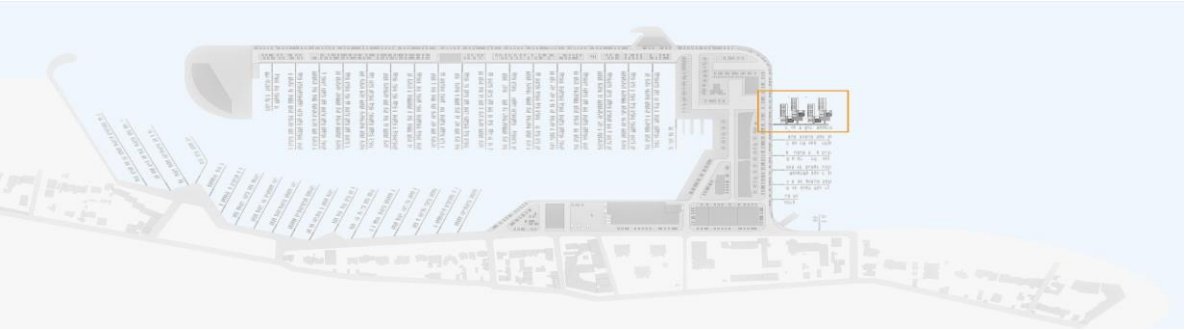
- ***Un projet résultant de notre étude :***

Les différents éléments de recherche, qui ont été menés pour cadrer le sujet et aboutir à une programmation qui prenne en compte les enjeux spécifiques du logement des travailleurs saisonniers, ont débouché sur des propositions de solutions architecturales. Celles-ci spatialisent le projet et offrent une base de réflexion sur sa faisabilité opérationnelle.

Pour cette proposition, deux aspects fondamentaux ont constitué la base de la réflexion : la **mobilité** et le fait que le territoire de la **COBAS est une zone tendue**, où le **coût du foncier** représente parfois les deux tiers du coût total d'un projet. Pour éviter cela, nous voulons tout simplement nous passer de l'achat d'un terrain. En excluant l'approche terrestre, **il reste l'eau**. L'eau est en effet un élément central et déterminant pour le territoire du Bassin d'Arcachon et son image. Un **projet flottant est alors à la fois un avantage pour la promotion du projet, mais aussi une contrainte demandant une certaine vigilance**. L'habitat sur l'eau, ou tout simplement concevoir une structure flottante est un défi de taille mais peut représenter un atout majeur dans ce projet.

Le **port d'Arcachon** présente des avantages d'implantation, pour ses installations et sa **proximité avec le centre-ville** où se trouve un important foyer d'entreprises recrutant des saisonniers (hôtels, restaurants, animations...). Ce site supporte par ailleurs les **caractéristiques anthropologiques recherchées**, comme le calme pour le repos des saisonniers et la possibilité de s'isoler par rapport aux riverains à proximité. Tous les autres critères détaillés dans la sélection du site d'implantation sont présents.

Afin de rester mobile et ainsi se déplacer hors du port d'Arcachon, **le projet doit respecter certains critères** comme sa taille, son tirant d'eau (lié au poids) et son tirant d'air (lié à la hauteur). Le projet ne doit donc pas dépasser, pour rester déplaçable d'un seul tenant par un bateau, les dimensions de 8 mètres de large par 36 mètres de longs.



Localisation du projet sur le Port d'Arcachon

Pour faciliter la mise en œuvre de ce projet, l'utilisation de **modules préfabriqués** va permettre de **réduire les coûts et le temps de construction**. Le container maritime est le module le plus adapté ici car il est déjà étanche et disponible en plusieurs dimensions (les principaux étant ceux de 6 et 12 mètres de long). L'utilisation des **containers a déjà fait ses preuves** quant à ses multiples combinaisons et son coût.

Les containers seront isolés par l'intérieur pour conserver l'esthétique originelle et améliorer la réversibilité des modules en cas de modification du projet. En réalisant un benchmark des solutions techniques, il s'est avéré que la façon la plus simple pour faire flotter l'ensemble du projet est d'utiliser des **barges en béton,** car **elles ont le meilleur rapport qualité/prix/portabilité**. Il est possible de rattacher les barges entre elles pour créer des plateformes plus grandes et déplaçables d'un seul tenant.

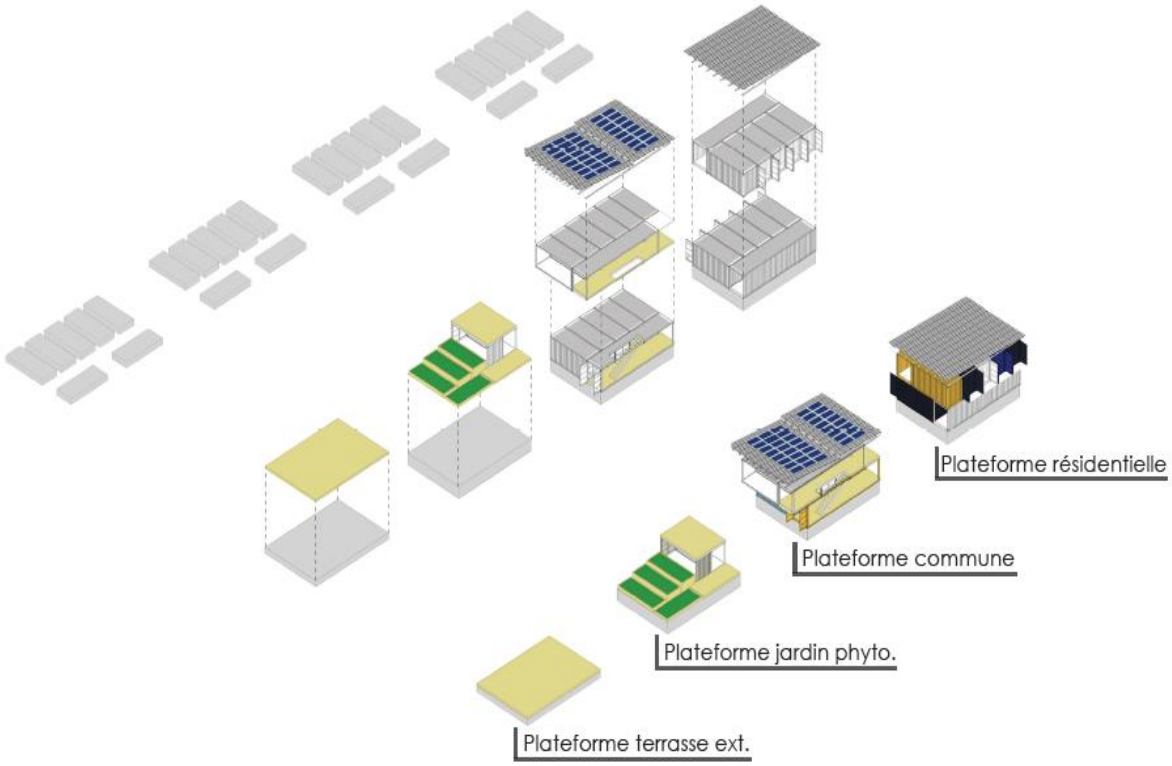
L'une des contraintes d'un projet mobile sur l'eau est le **raccordement aux réseaux** (eaux, électricité, assainissement) qui n'est pas toujours évident. En ajoutant la notion d'**autonomie "durable"**, on pallie en partie ce problème et on apporte une valeur positive à notre projet auprès des élus et des habitants. Les principaux dispositifs retenus sont :

• Une **sur-toiture végétalisée** pour éviter la surchauffe des containers métalliques et permettre la mise en place de panneaux photovoltaïques.

• Une **installation ECS** (eau chaude sanitaire) reliée à des capteurs solaires.

• La **récupération des eaux pluviales** grâce à la sur-toiture (réutilisation pour les W.C., lave-linges, lave-vaisselles).

• En option, un **jardin d'assainissement**, grâce à la phytoépuration permettant la filtration des eaux grises.



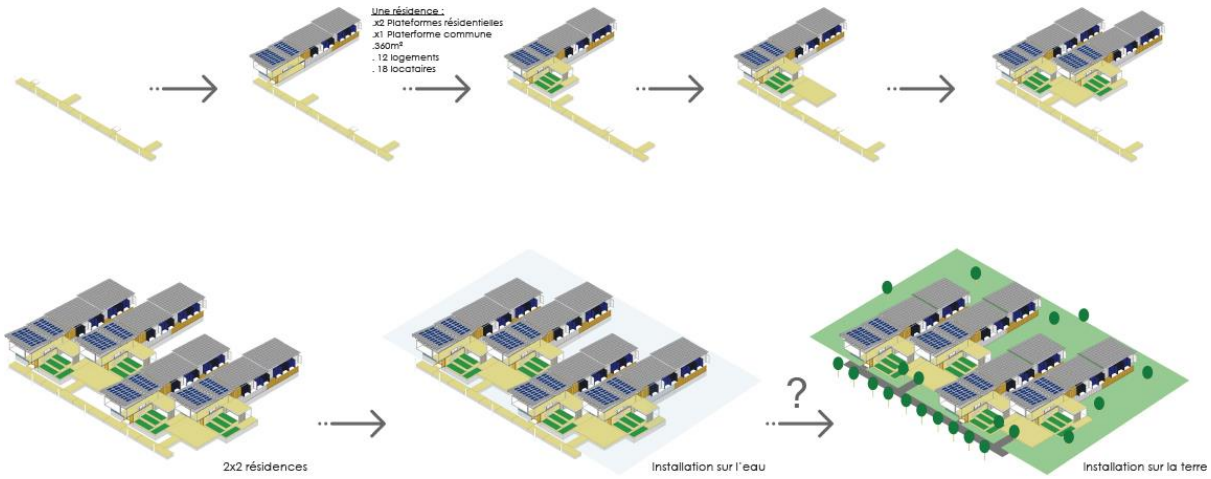
Axonométrie de principe du concept de construction modulaire

Une unité résidentielle flottante est composée de trois plateformes, avec une quatrième en option. Voici leur organisation :

• **Deux plateformes habitées** : Elles se composent sur deux niveaux. Au rez-de-chaussée se trouvent un logement T1 pour deux personnes (couple) et un logement T3 pour 2 à 3 personnes (couples + enfant ou colocation). Ces deux logements sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Au niveau supérieur, on trouve quatre chambres disposant d'espaces sanitaires communs.

• **Une plateforme commune** : Cette plateforme, sur deux niveaux également, possède les espaces techniques et de services (bagagerie, laverie, local ménage, local vélo) au rez-de-chaussée. A l'étage, on retrouve une cuisine, un living-room et une terrasse extérieure commune à l'ensemble des habitants.

• **Deux plateformes extérieures en option** : Elles ont pour but d'accueillir les bacs de phytoépuration (filtration des eaux grises) et d'offrir une seconde terrasse.



Axonométrie de principe de l'assemblage et de l'implantation du projet

En associant deux unités entre elles, on peut former un projet plus vaste. Le lien entre ces unités se fait par les plateformes extérieures qui sont en options. Il a été établi grâce à l'étude anthropologique de Christine Stutzmann que le projet ne pouvait être efficace au-delà d'une certaine capacité d'accueil. C'est pourquoi nous avons choisi de rassembler au maximum deux unités ensembles (24 logements pour 36 personnes).

Réunies, elles forment un complexe reprenant les codes du cloître, c'est-à-dire un lieu se repliant sur lui-même, pour le propre confort de ses usagers. Les étendues végétales filtrantes et le bassin protégé des vagues offrent un endroit paisible et convivial.

Vue d'une unité en situation de déplacement par un bateau pousseur / remorqueur

Initialement **prévu pour être sur l'eau**, le projet est **également viable sur la terre**. Il est en effet possible de retirer la résidence des barges en béton en démontant la sur-toiture et les liaisons entre les conteneurs pour pouvoir transporter le tout grâce à des camions remorqueurs. Ici, grâce aux dimensions des différents éléments utilisés, il n'y a pas besoin de recourir au transport exceptionnel, ainsi on évite des dépenses supplémentaires.

Concernant la **mobilité**, une unité flottante sans options (trois plateformes : une commune et deux résidentielles) peut être déplacée d'un seul tenant par un seul remorqueur de petit gabarit. Les principaux **autres sites d'implantation** pourraient être les **stations balnéaires** (ex : Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, voire le port de Bordeaux) et les **cultures viticoles** (ex : Pauillac, Saint-Christoly-Médoc, etc.).

Vue d'une unité de la résidence le Phare des saisonniers depuis son ponton d'accueil

Vue nocturne depuis le quai du Port d'Arcachon

***

Cette première partie a été l'occasion d'identifier les problématiques principales liées au territoire de la COBAS, aux travailleurs saisonniers et leur logement. L'offre de logement est mal adaptée à la demande tant en quantité qu'en qualité. En effet, les attentes des travailleurs saisonniers sont assez spécifiques (à la fois un endroit calme, mais qui permette de faire la fête par exemple).

Pour une démarche globale, il faut prendre en compte les besoins et attentes des employeurs (employés fidèles et performants, modèle économique viable…). En tenant compte également de la durée spécifique des saisons, nous avons élaboré plusieurs propositions architecturales mobiles et modulables (chaque projet est à trouver en annexe). Nous avons fait le choix ici de retenir celui du "Phare des Saisonniers" pour appuyer notre étude de faisabilité.

Le caractère de ce projet est expérimental et vise à proposer de nouvelles solutions pour le territoire. Dans cette perspective, comme approfondi ensuite, l'appui des autorités locales sera décisif pour l'ensemble de la mise en place du projet. La pérennité du projet découlera d'une démarche partenariale globale, notamment avec les collectivités territoriales.

PARTIE 2 : Etude sur la faisabilité du projet

Après avoir repris le cadre général conceptuel, territorial et pratique du projet ainsi que la présentation de sa forme architecturale dans la première partie, nous allons maintenant nous pencher sur sa faisabilité. Cette seconde partie vise à proposer une **vision globale du montage opérationnel** du projet et donc à soulever l'ensemble des grandes problématiques liées à sa réalisation. Nous commencerons par une étude opérationnelle de la **faisabilité juridique** qui encadre l'ensemble du projet aussi bien sur des aspects techniques que sur son implantation directe dans le territoire. Ce moment permettra également de penser la mobilité de la résidence. Cela nous amènera dans un second temps à envisager **l'aspect technique de la réalisation du projet, qui conditionne le montage économique et financier.** C'est ce que nous traiterons à la fin de cette partie.

A) Etude de faisabilité juridique :

• *Les enjeux d'une étude de faisabilité juridique du projet :*

Implanter sur un territoire un projet de résidence mobile sur l'eau ou sur terre, qui puisse être déplacée selon les besoins de son public-cible, représente un défi de taille du point de vue de la faisabilité juridique. En effet, le **caractère inédit d'un tel projet** implique un manque de cadres juridiques et de jurisprudences pour l'encadrer précisément.

Cependant, ce fait-même peut également constituer une **opportunité**, dans un **contexte législatif qui encourage de plus en plus l'innovation** et qui semble se diriger vers une simplification des processus de montage de projets alternatifs.

L'objet de l'étude de faisabilité juridique est donc de tenter de **déterminer, au vue des règles de droit, comment un projet d'habitat mobile peut être implanté sur un territoire.** Comme évoqué dans le préambule, le projet retenu pour cette étude de faisabilité est le projet d'une résidence flottante, amarrée à un port de plaisance, celui d'Arcachon. L'étude de faisabilité juridique vise donc à étudier les cadres existants qui conditionnent l'implantation d'un projet présentant ces caractéristiques. Considérant la nature adaptable de ce projet, **qui peut également être implanté sur terre** suite à quelques adaptations techniques, cette étude présente dans un deuxième temps les conditions d'un projet d'habitat mobile sur terre. Nous envisageons cette possibilité sur terre dans un souci d'adaptabilité et d'exhaustivité, afin rendre le projet le plus générique possible.

Pour réaliser cette étude juridique et réglementaire, nous nous appuyons sur la programmation établie pour le projet. Tous les textes de références et les articles cités sont listés en annexe du rapport, dans un souci de lisibilité.

La présente version de l'étude est une synthèse, mais elle est présente sous la forme de deux travaux plus approfondis en annexe de ce rendu. Elle se restreint à étudier les ressorts juridiques du droit qui impactent la réalisation directe de ces projets (construction, implantation, déplacement). Ont donc été omises certaines questions qu'il faudra envisager en temps voulu, comme celle des assurances notamment.

- ***Cadres communs :***

Avant d'entrer dans le détail des deux options, les deux types de résidence (flottante et sur terre, *comme évoqué ci-avant*) ont la particularité commune de recevoir des travailleurs saisonniers. En cela ces hébergements relèvent de règles de droit particulières à prendre en compte dans la construction et pose également la question du projet d'intérêt général.

1) Le projet peut-il prétendre au statut de PIG (Projet d'Intérêt Général) ?

Le Code de l'urbanisme propose le statut de **Projet d'Intérêt général,** "*destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement [...] à l'accueil et au logement des personnes défavorisées*", ici les travailleurs saisonniers. Le préfet a la compétence pour qualifier juridiquement un projet de PIG ou non, de façon discrétionnaire.

Il serait donc intéressant de creuser cette éventualité car si le projet est reconnu comme PIG, alors **la compatibilité des documents de planification (PLU, règlement du port) avec le projet sera facilitée**, ces derniers devant faire l'objet d'une modification tenant compte de la dérogation accordée au PIG.

2) Le droit des travailleurs salariés saisonniers hébergés par leur employeur :

La résidence a pour vocation d'accueillir des travailleurs saisonniers et doit donc répondre à certaines exigences. Le tableau ci-après résume ces dispositions, dans le cas d'un logement collectif en résidence démontable pour les salariés et les travailleurs saisonniers[1].

La définition d'un travailleur saisonnier est inscrite dans le code du travail[2]. Ce statut reconnu implique pour la résidence des **règles de sécurité sanitaire et d'hygiène générales** rappelées dans le code du travail et le code rural. Ces textes donnent **les prescriptions à respecter concernant l'isolation, la salubrité, l'état des installations d'eau et d'électricité, de luminosité, de ventilation, de températures, de la taille des pièces**[3]… Il importe donc de se référer à ces textes dans le cadre de ce projet de résidence pour des travailleurs saisonniers pour la programmation et l'étude

[1] AREFA Languedoc-Roussillon, « Cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et saisonniers »
[2] loi n°2016-1088 du 8.8.16 : art. 86 du Code du travail : L.1242-2
[3] Précisions en Annexe 1

de faisabilité technique. **Le projet doit être validé par l'inspection du travail avant l'accueil des résidents.**

Nombre de personnes et surface totale minimale		Dès 4 occupants : superficie minimale du mobil-home de 50 m². Nombre d'occupants limité) 6 lorsque le mobil-home est destiné au sommeil. ⚠
Cuisine et réfectoire	Superficie	Si le nombre de salariés est supérieur à 3 : 1 pièce à usage de cuisine et 1 à usage de réfectoire séparés. Superficie minimale de 7 m² pour un occupant + 2 m² par occupant supplémentaire. ⚠
	Conditions particulières	La cuisine n'est pas obligatoire si l'employeur prend en charge la préparation des repas. Mais un espace équipé doit être aménagé pour la préparation et le repas en dehors des jours ouvrés.
Sommeil	Superficie	Séparation hommes et femmes obligatoires, sauf si le logement est à l'usage exclusif d'un couple. Superficie minimale : 6 m² pour un occupant. ⚠
	Equipements	Les lits ne doivent pas être superposés. 1 literie équipée, propre et en bon état et 1 armoire individuelle fermant à clef par salarié.
	Conditions particulières	Si le nombre de salariés est inférieur ou égal à 3, le lieu de sommeil peut aussi servir aux repas.
Installations sanitaires	Conditions particulières	Si l'hébergement ne dispose pas d'installations sanitaires intérieures, une salle de bain doit être aménagée, comportant les installations identiques à celles d'un logement collectif permanent. Séparation hommes et femmes obligatoire.

Synthèse du cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et des saisonniers

- ***Habitat mobile flottant :***

Avant de commencer le cadrage juridique du projet flottant, il faut rappeler quelques éléments contextuels supplémentaires. La résidence flottante est amarrée à un port et **change de lieu d'amarrage tous les 6 mois en suivant la saisonnalité des activités**. Le port de plaisance ici envisagé est celui d'**Arcachon**. Le déplacement doit donc également être envisagé sur les **eaux intérieures**, la résidence peut par exemple remonter la Garonne pour aller rejoindre les domaines viticoles (l'amarrage sur les voies fluviales est donc également évoqué ci-dessous). La résidence, montée sur barges en béton, est déplacée à l'aide d'un bateau pousseur. Elle fait 8m de largeur sur 36m de long.

1) Quel est le statut juridique de la résidence ?

La résidence étant flottante, il faut se tourner du côté du Code des transports pour trouver des éléments de réponse, et se pencher sur deux régimes différents : le **domaine public des eaux intérieures** et le **domaine public maritime**.

➔ *Sur les eaux intérieures.*

Selon le Code des transports, notre embarcation entre dans la catégorie des **établissements flottants : *" toute construction flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée".*** La fiche ADS N°2.1.9 du 28/06/17 sur les "habitats

atypiques et alternatifs" reconnaît également le statut d' "**d'habitat flottant**" sur le domaine public fluvial.

➔ *Sur le domaine maritime.*

Le Code des transports concernant le domaine maritime est moins précis. Cela présente des avantages et des inconvénients pour le projet, le cadre juridique étant quasi-inexistant pour une résidence amarrée à un port de plaisance. Le Code des transports ne reconnait ainsi que **les "navires" sur le domaine maritime** : " *tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, (...) de plaisance et affecté à celle-ci*". La résidence doit alors, sur le domaine maritime, se plier au statut de navire.

2) ***Quelles obligations d'immatriculation ?***

➔ *Sur les eaux intérieures.*

Le code des transports précise que tout établissement flottant doit être muni d'un **titre de navigation.** Il faut donc faire enregistrer l'établissement flottant auprès de la **DDTM** (direction départementale du territoire et de la mer).

➔ *Sur le domaine maritime.*

Pour l'immatriculation des navires et autres bâtiments en mer, il est prescrit :

- la **francisation du navire** pour les navires de plus de 7 mètre. La demande se fait auprès des services de douanes dans le port d'attache.
- l'**immatriculation** se fait auprès de la Délégation à la mer et au littoral.
- **les marques d'identifications** doivent être visibles de chaque côté et également en interne.

Il est donc important pour le projet ici traité de suivre la procédure adéquate. Il faut ici souligner qu'en vertu du Code des transports, un **navire enregistré pour une navigation maritime est autorisé à entrer sur les eaux intérieures. Dans le cas présent, l'immatriculation comme navire est alors suffisante.**

3) Des règles de construction et de sécurité supplémentaires :

La **résidence étant flottante**, le droit prend en **compte les spécificités de ce terrain** d'implantation particulier, ce qui le rend plus contraignant concernant la sécurité, d'autant que la résidence est vouée à une activité de sommeil.

Les règles de sécurité sont nombreuses et les énumérer une à une serait fastidieux. Globalement elles concernent d'une part **les règles de sécurités générales** (présence de gilets, d'embarcations d'urgence…), et d'autre part les **règles de construction** (système électrique, matériaux spéciaux, disposition des pièces…). Il

faudra se référer aux textes concernant à la fois **les eaux intérieures et le domaine maritime** *(voir annexes)*, dont les exigences techniques sont complémentaires. La résidence se doit d'être polyvalente.

Enfin la Division 243 concernant les **navires de plaisance de compétition et d'expérimentation permet une certaine flexibilité pour l'innovation des architectes**, responsables alors de leur projet. Le projet ici traité s'inscrit donc également dans cette division. Un **dossier technique du navire est à adresser à la mission de la navigation de plaisance**. Dans cette même perspective, la **loi ESSOC** introduit également un "permis d'expérimenter" qui permettra de déroger à certaines réglementations de construction. Cette piste de réflexion est intéressante dans le cadre du projet ici traité.

4) L'amarrage de la résidence :

➔ *Sur les eaux intérieures.*

Le stationnement est ensuite soumis à l'**obtention préalable d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial** délivrée par son gestionnaire, c'est-à-dire la plupart du temps les Voies Navigables de France et la Direction Territoriale des Territoires.

➔ *Dans un port de plaisance maritime.*

Le cas du stationnement et de l'amarrage dans un port de plaisance concerne directement le cas présentement traité. Les eaux d'un port de plaisance sont **domaines inaliénables de l'Etat**, le droit d'usage et de mouillage à un poste d'amarrage se fait sous contrat **d'amodiation**, c'est-à-dire le droit d'occuper l'espace public contre une **redevance**. Cela se fait par une **convention d'occupation temporaire** signée avec la capitainerie du port, à renouveler chaque année. Cette redevance donne droit à **l'amarrage et aux services du port** (c'est-à-dire le raccord aux réseaux principalement). Elle est mensuelle (*voir annexe*).

Le règlement de police d'Arcachon, dans lequel nous envisageons ici d'amarrer la résidence comme évoqué en introduction, soulève le **problème des annexes** qui ne sont pas autorisées. Dans le présent projet, des annexes pour les terrasses et les plateformes de phytoépuration sont prévues. Il faut alors :

• soit envisager une **demande de dérogation par décret** de l'autorité investie du pouvoir de police dans le port, à savoir la régie et donc le maire, voire le préfet. Si le projet est retenu comme PIG, la crédibilité de la demande de dérogation sera plus élevée.

• soit envisager ces plateformes non pas comme des annexes, mais comme des **entités à amarrer** à part entière.

5) *Y-a-t-il nécessité d'un permis de construire ou de prise en compte du PLU ?*

La résidence ici traitée ayant vocation à être mobile, elle entre dans la catégorie des biens meubles, définis par le code civil. Elle se déplace d'un point A à un point B tous les six mois.

La résidence stationnant temporairement à certains endroits, elle n'est pas soumise aux autorisations d'urbanisme. **Elle échappe au permis de construire et aux contraintes du PLU,** dans la mesure où elle ne va pas s'intégrer de manière durable dans le paysage. **Le projet échappe donc au permis de construire.**

Dans une zone littorale, et à moins de 500m d'un monument classé historique, il est tout de même important de soumettre le projet à l'architecte des bâtiments de France.

6) *Les règles à respecter une fois amarré :*

Le règlement à prendre en compte ici, dans le cas où le port d'amarrage choisi est Arcachon, est le **"règlement particulier de police et d'exploitation du port de plaisance d'Arcachon"**. Il est important de respecter entièrement les dispositions de ce règlement notamment concernant les **questions environnementales mais aussi et surtout de sécurité.**

De ce point de vue, les articles relatifs **aux "déplacements et manœuvres sur ordre" et relatifs aux "mesures d'urgence" peuvent poser problème** car ils requièrent la possibilité de déplacer l'embarcation sur ordre des agents du port à tout moment, ce qui dans notre cas n'est pas possible. Une solution envisageable serait encore une fois de faire une **demande de dérogation** par décret de la régie. Il faudrait alors envisager un emplacement sur le port qui ne gênerait en aucun cas la circulation, et mettre en place un **plan d'évacuation d'urgence spécifique**. Dans une situation extrême, ou le déplacement ne pourrait être évité, il faut inclure dans les assurances un **service d'urgence de déplacement par bateau pousseur** (envisageable avec le matériel et les services du port).

Il est également primordial de rester **conforme au droit environnemental** inscrit dans le code de l'environnement au regard notamment de la **zone Natura 2000 et du Parc Naturel Maritime du Bassin d'Arcachon**. Cela concerne principalement les rejets de la résidence dans le milieu marin (eaux usées, déchets…) et les matériaux de construction. Cela impactera notamment le règlement intérieur et la construction technique de la résidence (épuration phytosanitaire…) développés ensuite.

7) ***Le moment du déplacement :***

En écho au chapitre précédent, les règles environnementales sont à prendre en considération pour les raisons similaires, notamment concernant la pollution marine.

➔ *Sur les eaux intérieures.*

Le code des transports prévoit que les déplacements des bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques de la voie d'eau sont soumis à autorisation, nommée **"autorisation spéciale de transport"** (AST).

Pour le déplacement d'un établissement flottant ou d'un matériel flottant, en l'absence de risque d'entrave ou de danger pour la navigation, une **autorisation du gestionnaire de la voie** d'eau remplace l'AST.

Il faudra donc pour le déplacement de la résidence se renseigner auprès des VNF pour savoir laquelle des autorisations demander au préfet du lieu d'arrivée du transport. Cette demande d'autorisation doit se faire au moins 15 jours avant le déplacement.

➔ *Sur le domaine maritime.*

Après examen des textes juridiques, et notamment du code des transports, **il ne semble pas que sur le domaine maritime d'autorisation spécifique** soit à obtenir pour le déplacement. Seule la carte de circulation, délivrée lors de l'immatriculation, est obligatoire.

8) ***La création d'un ponton :***

Au regard de la taille et des disponibilités d'amarrage sur le port d'Arcachon, il a été évoqué l'éventualité de la construction d'un nouveau ponton. Comment une extension de port peut-elle être envisagée ?

Le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) du Bassin date de 2004, avant la loi de 2005, donc il ne nécessite pas de révision tous les dix ans. Dans ces termes, **c'est le maire alors qui prend les décisions finales d'extension ou d'aménagement du pouvoir**, puisqu'il est investi de ce pouvoir par le Code des transports. Il faut prendre garde à ce que le projet soit compatible avec les différents textes relatifs aux **questions environnementales.**

Ce chapitre n'a pas pour prétention de cadrer juridiquement la création d'un ponton, mais de donner la mesure de l'ampleur d'un tel projet. Il serait préférable donc pour le projet ici traité, de trouver un port d'attache où l'emplacement serait déjà présent.

- ***Habitat mobile sur terre :***

1) <u>Quel statut juridique pour l'habitat mobile ?</u>

Il y a trois types d'habitat mobile pris en compte par le droit :

- les **HLL (Habitation légère de loisir).**
- les **RML (Résidence mobile de loisir).**
- la **caravane.**

On peut distinguer une quatrième catégorie, l'**« habitat atypique et alternatif »**, que sont les résidences démontables, comme les tentes, tipis, yourtes, maisons flottantes ou containers. Elle identifie les **résidences à vocation d'habitat permanent** et les **résidences à vocation de loisir**. La différence entre ces deux catégories est définie par la temporalité de leur implantation sur un territoire (+/- de 8 mois).

Le projet du bailleur n'entre donc pas dans la qualification juridique des résidences à vocation d'habitat permanent, puisque la résidence est vouée à être déplacée tous les six mois.

Les **résidences à vocation de loisir** ne sont pas définies dans le CU, mais **sont apparentées** par la doctrine **aux HLL**, «*si elles comportent des équipements intérieurs, tels que des blocs de cuisine ou sanitaires* ». Si elles n'en comportent pas, elles sont **assimilées à des tentes**, et obéissent donc aux mêmes règles de droit. Cependant, cela ne devra pas être le cas pour les résidences issues du projet, puisqu'elles devront répondre à un **niveau d'exigences concernant les infrastructures particulièrement élevé**.

A l'issue de l'examen des statuts juridiques encadrant les différents types d'habitat mobile déjà existants, il apparaît que certains d'entre eux ont été écartés, au vu des caractéristiques du projet et des règles de droit : celui des tentes, et celui des résidences à vocation d'habitat permanent.

2) <u>Critères d'implantation et régimes d'autorisation des différents types d'habitat mobile :</u>

A l'issue de l'examen des critères d'implantation et des régimes d'autorisation relatifs aux différents types d'habitat mobile (*présents en annexe plus en détail),* ont été écartés les RML pour mettre en forme un projet de résidence pour travailleurs saisonniers.

Les HLL, contrairement aux RML, peuvent également être implantés en dehors des structures d'accueil collectives définies à l'article R111-38. Elles sont alors soumises au droit commun des constructions, c'est-à-dire à déclaration préalable si leur surface est comprise entre 5 et 20m² SDP **ou à permis de construire** lorsqu'elle est supérieure à 20m², comme toute construction nouvelle.

L'**habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir** : en l'absence d'une réglementation préexistante, le statut juridique d'une résidence mobile pour travailleurs saisonniers sera celui de l'habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir, qui est apparenté par la doctrine à celui des HLL. **Les conditions d'implantation d'une telle résidence seront donc les mêmes que pour les HLL**.

Par ailleurs, l'article L432-1 du CU précise :

« *Lorsqu'une construction est destinée à être périodiquement démontée et réinstallée, le permis précise la ou les périodes de l'année pendant lesquelles la construction doit être démontée. (...) Un nouveau permis n'est pas exigé lors de chaque réinstallation*. »

3) Les installations mobiles accessoires :

Le code de l'urbanisme répertorie des installations mobiles accessoires aux HLL, dont l'installation est nécessaire d'être prévue dans le cadre d'un projet de résidence pour travailleurs saisonniers. Ces installations mobiles accessoires, que sont les terrasses, les rampes d'accès et les auvents, notamment, peuvent être accolées aux HLL. Elles ne doivent pas être tenues au sol par fixation définitive, de manière à « *pouvoir être, à tout moment, facilement et rapidement démontables* ».

Ainsi, **en raison de leur caractère amovible, ces installations sont dispensées de toute formalité** au titre du CU, si la HLL est bien implantée dans l'enceinte des lieux prévus à l'article R111-38. **Si ces conditions cumulées d'implantation et de caractéristiques d'amovibilités ne sont pas respectées, ces installations relèvent du droit commun**.

Le projet peut alors prendre la forme d'une HLL, d'un habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir apparenté à une HLL, ou d'une caravane. Dans les deux premiers cas, la résidence sera donc soumise au droit commun des constructions, et plus particulièrement a permis de construire.

4) Dispositions relatives au déplacement d'une résidence mobile :

Dans le cas où le logement doit être déplacé par la route, il peut être nécessaire de faire appel à un **convoi exceptionnel. Le transport exceptionnel concerne les cas où les marchandises dépassent les limites réglementaires définies dans le Code de la route.**

Dans cette situation, plusieurs règles sont à respecter. Tout d'abord il est nécessaire d'avoir une autorisation préfectorale. Les cas dans lesquels un convoi exceptionnel est nécessaire se trouvent dans l'article R.4331. Celui-ci prévoit que les dispositifs d'un convoi exceptionnel s'appliquent à certaines catégories de véhicules.

Dans le cas de déplacement de modules, il peut être nécessaire de mobiliser des véhicules à moteur ou remorque de grande ampleur. En outre, il est nécessaire d'effectuer des vérifications préalables concernant le trajet emprunté. Pour logement déplaçable, il sera donc nécessaire de faire appel à un convoi exceptionnel. Si plusieurs catégories existent, la catégorie 1 permet de transporter des modules jusqu'à 48 tonnes et 3 mètres de large.

Toutefois, les mesures obligatoires induites par un déplacement en convoi exceptionnel sont lourdes et peuvent faire échouer la mise en place d'un projet mobile sur terre. C'est pourquoi, si cette solution est choisie, il serait intéressant d'éviter ce dispositif.

- ***La question du foncier :***

Que le projet soit lié à un code (civil, urbanisme, route, etc.) ou à la forme du logement (RML, HLL, flottant, etc.), la question du foncier demeure. La situation actuelle, zone tendue sur les territoires touristiques recourant massivement aux emplois saisonniers, nous empêche d'accéder de manière conventionnelle à un foncier. **Grâce à la mobilité de notre projet, l'achat du foncier n'est plus une nécessité. Il faut donc recourir à d'autres solutions.**

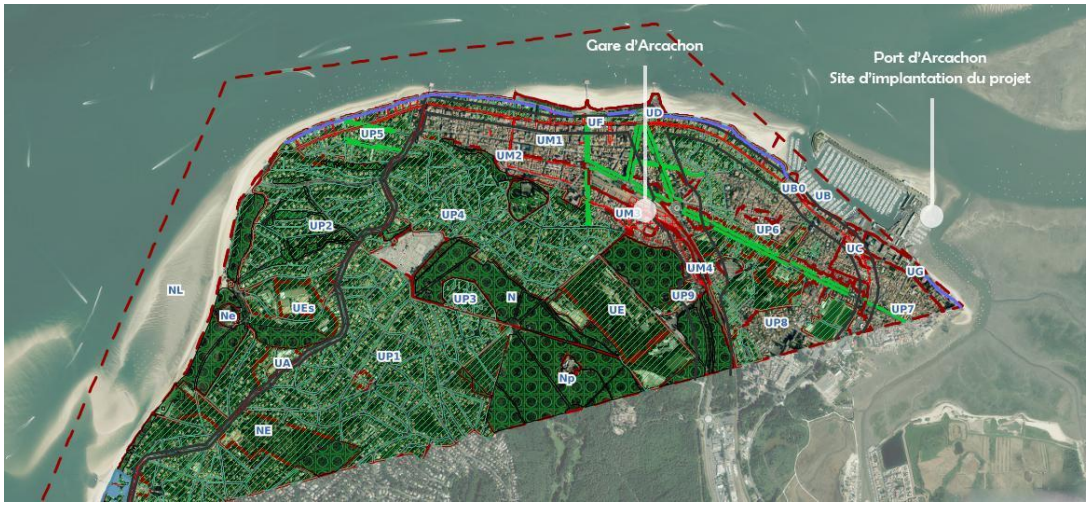
Le foncier peut provenir d'une **réserve foncière propre encore inexploitée appartenant à Domofrance, une collectivité, ou un partenaire privé**. Quelle que soit sa provenance, il reste soumis à deux principaux codes :

- Le PLU (Plan Local d'Urbanisme).

- Le permis de construire (ou d'innover).

1) <u>Le PLU :</u>

Les communes de la COBAS (Communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Sud) possèdent chacune leur propre PLU, qui est un **document de planification de l'urbanisme au niveau communal ou intercommunal (PLUI),** régit par le Code de l'urbanisme. Voici, par exemple, celui de la commune d'Arcachon :



PLU de la commune d'Arcachon

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

* Sont interdits :

Les constructions:

— les constructions ne respectant pas les dispositions de l'article R111-2,

— les constructions à usage industriel,

— les constructions à usage d'exploitation agricole,

— les constructions à usage d'exploitation forestière,

— les constructions à usage d'entrepôt, sauf celles liées aux activités ou équipements de la zone,

Les campings et stationnement de caravanes:

Les habitations légères de loisirs (HLL) et les résidences mobiles de loisir:

Extrait du PLU de la commune d'Arcachon - Zone UGb

Les PLU déterminent les possibilités sur chaque zone. Ici, on constate que pour un projet mobile sur terre, l'utilisation de HLL, de RML et de caravanes n'est pas possible. Il convient alors de trouver d'autres zones du PLU pour s'implanter ou de trouver d'autres formes pour le projet. Par exemple, la zone 2AU du PLU de la commune de la Teste-de-Buch pourrait permettre l'installation d'un projet mobile sur terre, en attendant son exploitation.

Au besoin, il est possible de faire une demande de modification du PLU auprès de la commune, voir l'organisme délibérant de l'EPCI concernée.[4] C'est une procédure prend en général plusieurs années avant d'aboutir, elle fait appel à des bureaux d'études, des délibérations, la phase d'enquête publique… Il semble donc

[4] « Guide de procédure de modification d'un plan local d'urbanisme », http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GUIDE_MODIF_PLU_-_Sept_2011_cle2e3923.pdf

nécessaire d'entrer en partenariat avec les collectivités locales afin de faciliter les démarches.

2) *Le permis de construire :*

Notre deuxième outil est **le permis de construire**. C'est un dossier administratif à constituer avec plusieurs pièces afin de vérifier que le projet respecte les règles d'urbanisme en vigueur. Cette autorisation d'urbanisme prend en général trois mois avant d'être délivrée par la mairie concernée. **Suivant la forme du projet et son site d'implantation**, **différentes pièces complémentaires sont à prévoir**.

Dans le cadre d'un permis de construire, le **recours à un architecte** (inscrit au tableau de l'Ordre des architectes) est obligatoire quelle que soit la surface construite si le Maître d'Ouvrage est une société. L'architecte est un professionnel capable de déterminer et réaliser les modifications (liées à la mobilité) d'un permis de construire. Pour un projet mobile, il est préférable, avec deux déplacements par an comme dans notre projet, de partir d'un terrain A pour aller sur un terrain B, et l'année suivante de revenir sur le terrain A et ainsi de suite. Grâce à cela, on économise et accélère plusieurs démarches (les études techniques, l'élaboration du permis de construire…).

De plus, en vertu de l'article R. 424-17 du Code de l'Urbanisme, **la durée de validité d'un permis de construire est de trois ans** (décret n° 2016-6 du 5 janvier 2016). Le permis de construire devient caduc à l'issue de ce délai. Cependant, **la validité peut être prolongée d'un an sur demande expresse du bénéficiaire.** La demande doit être faite deux mois minimum avant la caducité de l'autorisation et il faut que l'administration réponde avant l'expiration du délai de validité du permis. **Cette prorogation peut être demandée deux fois (R. 424-21 du C.U.), portant ainsi le délai de validité à cinq ans au maximum.**

Malgré les récentes clarifications des statuts des habitats mobiles, des vides juridiques demeurent. En conséquence et en prévision des possibles évolutions de la loi, on **peut supposer que le permis de construire sera à constituer même lorsqu'il n'est pas obligatoire, en raison de l'importance du projet et de son déploiement sur les territoires.** Le permis de construire peut être exigeant, mais il est gage de la responsabilité des bénéficiaires et de la qualité du projet.

- ***Un contexte législatif favorable à l'innovation :***

Il existe des outils juridiques qui peuvent permettre de faciliter l'implantation du projet. La **loi pour un Etat au service d'une société de confiance** (ESSOC) du 10 août 2018 prévoit des **dispositions de simplification des relations entre les parties prenantes de la société, notamment en matière d'habitat et de la construction**. Ainsi, l'article 49 de la loi, reprenant la **loi relative à la liberté de la Création, à l'architecture et au patrimoine** de 2016 qui a instauré un « permis de faire », en élargit les champs d'application. Cela va dans le sens d'une plus grande possibilité pour la construction

de projets innovants. L'article autorise ainsi le gouvernement à prendre deux ordonnances permettant de déroger au Code de la construction et de l'habitant. **Il introduit le « permis d'expérimenter ».** Le projet de résidence mobile pour travailleurs saisonniers réalisé par Domofrance s'inscrit dans une **démarche innovante** qui peut permettre d'entrer dans le cadre de ces ordonnances.

B) Etude de faisabilité technique :

- ***Un projet de référence déjà opérationnel : Urban Rigger.***

La qualité constructive du projet du *Phare des Saisonniers* s'appuie sur **un autre projet déjà opérationnel depuis 2016 : *Urban Rigger*.** Il signifie littéralement le « gréement urbain », c'est-à-dire une pièce urbaine se déplacement sur l'eau comme un bateau. Il s'agit d'un projet de logements étudiants flottant à Copenhague (Danemark), conçu par l'architecte Bjarke Ingels & Kim Loudrup. A ce prototype déjà construit, il est prévu d'en ajouter d'autres afin de construire un village de plusieurs dizaines de barges interconnectées.

Le projet Urban Rigger à Copenhague

Dans un souci de durabilité du projet dans le temps et face aux événements, il a été choisi de réutiliser des conteneurs maritimes et de les installer sur une grande barge en béton.

Cette dernière est un coffrage en béton spécifique renfermant une mousse qui achève de lui donner d'excellentes capacités portantes, tout en réduisant au minimum le tirant d'eau de l'ouvrage, c'est-à-dire la hauteur de la barge immergée sous la ligne de flottaison. C'est un élément essentiel pour pouvoir déplacer la résidence sur un nombre important de territoires maritimes et fluviaux. En abaissant également le tirant d'air, la partie émergée, on décuple encore plus les possibilités de transport et donc d'implantation.

1) ***Le système d'accroche des conteneurs sur la barge en béton :***

L'accrochage des conteneurs maritimes sur la barge en béton

De la même manière que les conteneurs sur les bateaux ou le train, les conteneurs sont solidaires de leur support grâce à des *twistlocks*. Ce sont des pièces de métal que l'on peut venir verrouiller entre le support et le conteneur, ou entre deux conteneurs. On peut également rattacher deux supports par le biais d'une plaque en métal renforcée couplant deux *twistlocks*. Ces systèmes d'accroche permettent de mettre en gerbage des conteneurs sur cinq niveaux très facilement. Pour s'élever davantage, il faut ajouter des renforts pour contreventer l'ensemble de la structure. Cela n'est pas nécessaire dans ce projet qui n'est que sur deux niveaux.

2) ***La gestion des réseaux :***

Différentes intégrations des réseaux dans/sur les barges en béton du ponton

Concernant le **raccordement du projet aux réseaux du port**, deux choix sont possibles. Le premier consiste à **intégrer les réseaux directement dans les barges en béton.** Le deuxième, plus simple, est le choix retenu dans le projet du *Phare des saisonniers*. Il s'agit de **concevoir un plancher technique sur la barge en béton, pour en faciliter la maintenance.**

3) ***L'utilisation des corps morts pour stabiliser le projet :***

Les corps morts en béton pour stabiliser le projet

La solution retenue pour maintenir le projet en place sur son site d'implantation est celle des **corps morts en béton**. Ces blocs, pouvant peser plus d'une tonne sont déposés au fond de l'eau et reliés aux barges en béton par des chaînes. En croisant leurs accroches, cela permet d'immobiliser le bâtiment. **Pour déterminer avec précision le dimensionnement, le nombre et la disposition des corps morts en béton, l'assistance d'un bureau d'étude spécialisé est nécessaire.**

Cette reprise, non-exhaustive, des éléments techniques du *Phare des saisonniers* prouve que son concept, dans un souci de réalisme opérationnel, est assuré.

C) Etude de faisabilité économique :

Le projet du "Phare des Saisonniers" est un projet inédit, qui sort des cadres de la promotion classique. C'est pourquoi **nous nous attacherons ici à présenter les particularités de ce projet concernant le montage financier et à mettre en avant quelques points de vigilance.** Cette partie s'inscrit dans la démarche de prospection que constitue cette étude. Elle ne vise donc pas l'exhaustivité, mais **propose une réflexion sur les deux aspects incontournables du montage financier : les coûts d'investissements et de construction, et les coûts de gestion.**

- ***Estimation des coûts et recettes du projet :***

1) Volet construction :

Pour commencer, une estimation des recettes et des dépenses engendrées par la construction puis la gestion de la résidence a été réalisée. D'abord, les coûts de construction du projet ont pu être calculés par paliers.

- Le premier concerne **un "Phare des Saisonniers" sans aucun dispositif d'énergies renouvelables** (ex : les hydroliennes, les panneaux photovoltaïques, etc.) et sans optionnels (ex : la terrasse commune, les jardins de phyto-épuration, etc).

- Le deuxième reprend le précédent palier en y ajoutant la **mention "autonome"**, donc avec les dispositifs d'énergies renouvelables.

- Le troisième, englobe les deux premiers paliers ainsi que les **optionnels**.

Chaque palier est calculé par rapport aux prix d'entreprises fournis sur chaque élément présent dans le projet. Par exemple, dans le premier palier, un conteneur de vingt pieds (six mètres de long) coûte environ deux mille cinq cents euros H.T., tandis qu'un conteneur de quarante pieds coûtera quatre mille cinq cents euros H.T.

COUTS CONSTRUCTIFS

/	x1 Phare des Saisonniers H.T.	Autonomie énergétique H.T.	TOTAL H.T. (Hors Taxe)	TOTAL T.T.C. (Toute Taxe Comprise)
Prix global	750 068 euros	190 005 euros	940 707,60 euros	1 100 896,92 euros
Prix au m²	1179,35 euros	299,75 euros	1479,10 euros/m²	1730,97 euros/m²

		Optionnels H.T.	TOTAL H.T. (Hors Taxe)	TOTAL T.T.C. (Toute Taxe Comprise)
		60 196 euros	**1 000 903,60 euros**	1 173 132,12 euros
		382,20 euros	/	/

Note explicative : le projet comporte deux Phares des Saisonniers. Le total H.T. est donc de 2 001 807,20 euros.

Tableau synthétique des coûts de construction par paliers

A ces coûts de construction, il faut ajouter les coûts de la **maîtrise d'œuvre et d'ingénierie intellectuelle** (architecte, différents bureaux d'études d'ingénieurs et de juristes) qui font partie de l'investissement de base nécessaire à la sortie du projet. Le projet étant innovant, l'investissement pour ce projet sera supérieur à une opération classique.

Investissement total	RATIO	HT	TTC
Cout total de construction	1 résidence complète (x2 le Phare des saisonniers soutenables avec les optionnels)	2 001 807,20 euros	2 346 264,24 euros
Maitrise d'oeuvre et ingénierie intellectuelle	Maîtrise d'oeuvre : architecte = 9% Bureaux d'études : 11%	180 162, 65 euros 220 198,18 euros	216 195,18 euros 264 237,82 euros
Total		**2 402 168,03 euros**	**2 826 697,24 euros**

Tableau synthétique des coûts de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie intellectuelle

2) ***Volet gestion :***

Les coûts de gestion du projet sont, plus difficiles à évaluer. Ce point est abordé dans la partie suivante. D'autre part, selon le modèle économique adopté par le gestionnaire, **les recettes pourront varier.** En effet, il a été déterminé que les entreprises logeant leurs saisonniers dans la résidence devront s'acquitter d'un droit de réservation dans le cadre d'une charte d'adhésion (*modèle développé plus loin*). Deux options possibles :

1. **Dans le premier cas, le gestionnaire choisit d'imposer aux entreprises une redevance équivalant à douze mois de loyers** : les employeurs paient ainsi à la fois le temps d'occupation du logement par leur saisonnier, mais aussi le temps de vacance du logement qui est induit par le fonctionnement de l'activité saisonnière. **Ce mode de gestion correspond à celui mis en place à Courchevel** (*modèle développé plus loin*). Cette option est intéressante mais il faut noter qu'**elle ne s'adapte pas totalement au projet mobile présenté ici**, puisque la mobilité permet de réduire au maximum le taux de vacance de la résidence. Il semble moins pertinent que les employeurs paient les loyers pour toute l'année.

RECETTES OPTION 1								
Logements	Nb unités	m² habitables	Loyer/m² (plafond PLS zone B1)	Loyer mensuel/ unité	Loyer pour 12 mois / unité	Loyer pour 12 mois total		**TOTAL**
Locatif	16	15	8,67€	130,05€	1 560,60€	24 969,60€		
	4	25	8,67€	216,75€	2 601€	10 404€		
	4	45	8,67€	390,15€	4 681,80€	18 727,20€		
								54 100,80€
Note explicative : Le montant des loyers est basé sur le plafond du PLS (Prêt locatif social) en zone B1.								

Recettes de la résidence dans le cas où les employeurs paient une redevance correspondant à 12 mois de loyer

2. **Une seconde option** serait, pour le gestionnaire, de **déterminer un taux de redevance qui soit indépendant du montant des loyers.** Ainsi, l'entreprise aurait seulement à s'acquitter d'un droit de réservation, tandis que le saisonnier paierait directement son loyer auprès du gestionnaire. La principale recette de la résidence serait donc les loyers, que l'on peut estimer à environ 10 mois sur 12 (en se basant sur un taux de vacance d'un mois et demi correspondant au déplacement de la résidence chaque année).

RECETTES OPTION 2								
Logements	Nb unités	m² habitables	Loyer/m² (plafond PLS zone B1)	Loyer mensuel/ unité	Loyer pour 10 mois / unité	Loyer pour 10 mois total		**TOTAL**
Locatif	16	15	8,67€	130,05€	1 300,50€	20 808,00 €		
	4	25	8,67€	216,75€	2 167,50€	8 670,00 €		
	4	45	8,67€	390,15€	3 901,50€	15 606,00 €		
								45 084,00€
Redevance des entreprises (droit de réservation)	Nb unités	m² habitables	Montant de la redevance/ unité réservée	Total redevances perçues	**TOTAL**			
	16	15	*n (à déterminer)*	*n x 16*				
	4	25	*n (à déterminer)*	*n x 4*				
	4	45	*n (à déterminer)*	*n x 4*				
					Variable selon taux de redevance fixé.			
TOTAL	**45 084,00 € + recette variable selon le montant de la redevance**							
Note explicative : Le montant de la redevance est fixé par le gestionnaire, il peut être le même quel que soit le logement réservé ou peut dépendre de la surface du logement.								

Recettes dans le cas où un montant "n" de redevance est fixé par le gestionnaire

La redevance payée par l'employeur pourra être fixée selon différents critères:

- Le gestionnaire pourra imposer un **droit de réservation qui serait fonction du type et du nombre de logements réservés.** Par exemple, un employeur réservant un T2 s'acquittera de 1000€ pour l'année, et donc de 2000€ s'il choisit de réserver deux T2.

- Le gestionnaire pourra également choisir de fixer une **somme fixe**, que tous les employeurs paient, quel que soit le type et le nombre de logements réservés.

Ainsi, les coûts de construction du projet ainsi que ses recettes sont relativement faciles à évaluer, mais **la faisabilité du projet dépend également des coûts de gestion, et notamment de déplacement de la résidence, qui vont être abordés ici.**

- ***Un point de vigilance principal : la mobilité de la résidence.***

En effet, plusieurs points de vigilance sont à mettre en lumière par rapport à la faisabilité économique du projet. Cette étude de faisabilité économique est une première approche. Si elle balaye les postes de dépense à envisager, elle sera cependant à approfondir en phase opérationnelle.

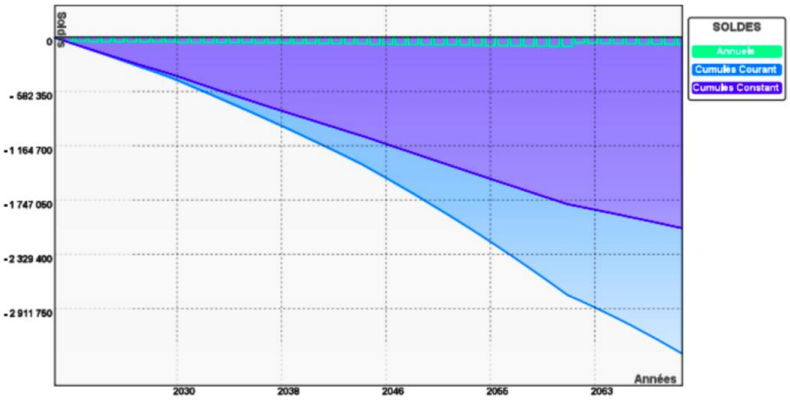
Les coûts d'exploitation ou coût de gestion sont difficiles à estimer car la visibilité est faible. Ce volet du bilan financier prend de plus en compte des postes de dépenses très différents dans leur nature. **Quelques postes sont fixes et resteront certainement les mêmes quelle que soit la forme finale du projet.** C'est le cas par exemple de l'entretien quotidien de la résidence : certaines dépenses seront moins récurrentes, par exemple la maintenance de la coque de la résidence (une vérification tous les 10 ans).

D'autres dépenses ne sont pas encore chiffrables, c'est le cas par exemple des assurances. **Certaines dépenses sont chiffrables mais potentiellement variables** : le coût du déplacement, le coût de l'amarrage (qui n'est d'ailleurs à prendre en compte que si le projet est flottant), de la main d'œuvre pour chaque nouvelle installation. Enfin, **certaines dépenses ne sont pas encore certaines et dépendent du mode de fonctionnement de la résidence.** Cela concerne notamment la mise en place éventuelle d'un gardien ou d'un système de surveillance. Ainsi, la présence permanente d'un concierge dans la résidence (*option envisagée plus loin*), engendre un coût mensuel supplémentaire correspondant au salaire de ce dernier[5] et au coût d'un logement mis à sa disposition.

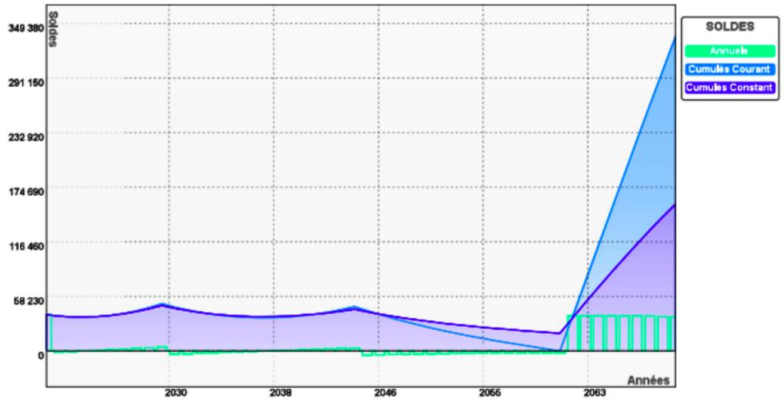
Parmi ces coûts de gestion, tous n'ont pas le même impact sur la balance financière du projet. **Au cours de simulations effectuées avec le service promotion de Domofrance sur des logiciels programmés pour des opérations classiques, nous avons fait varier certaines données, à savoir la vacance, le coût de la mobilité et l'investissement en fond propre, pour identifier les variables les plus déterminantes pour l'équilibre économique de notre projet.**

[5] Un gardien chef gagne un salaire de 1795€ brut pour un temps complet, sans compter les avantages en nature que sont le logement, l'eau et l'électricité.
Source : http://paiecheck.com/2012/10/22/quel-salaire-gagne-votre-concierge/

Ci-dessous les graphiques résumant deux des simulations effectuées :



Source: Master Pro (Domofrance), Première simulation d'équilibre financier
Paramètres :
Taux de vacance: **10%**
Frais de mobilité = **60 000€/an**
Taux fonds propres = **14,73%**



Source: Master Pro (Domofrance), Deuxième simulation d'équilibre financier
Taux de vacance : **10%**
Frais de mobilité : **15 000€/an**
Taux fonds propres = **14,73%**

Ces simulations mettent en avant le fait que **la mobilité est, parmi tous les facteurs de gestion, une des données les plus fondamentales et sur lesquelles il faudra le plus travailler.** Dans le cadre d'un financement classique, avec une somme raisonnable de fonds propres investie (14.73%), et une vacance à 10% correspondant au temps de déplacement, la mobilité semble être une variable pivot puisque ses coûts se répètent chaque année. Le premier diagramme nous montre que le projet sera difficilement soutenable avec un financement classique, si le transport revient tous les ans à 60 000 euros, c'est-à-dire le prix estimé d'un projet déplacé sur l'eau. A *contrario*, **la deuxième simulation montre que diminuer les coûts de déplacement à 15 000 euros par an permet de garantir la soutenabilité financière du projet.** Mais, *a priori*, un coût si faible n'est pas envisageable pour le déplacement de la résidence deux fois par an. Une des solutions à envisager est un financement moins classique et donc plus exigeant, notamment dans la mise en place de partenariats. Notre modèle doit reposer sur **deux sources de financement principales** :

- **le co-investissement privé**, notamment et éventuellement des partenaires directs du projet, mais pas seulement. Des entreprises déjà liées à Domofrance pourraient avoir un intérêt à investir dans des projets innovants.

- **l'emprunt bancaire.** Au regard de la conjoncture économique, il faut envisager cet emprunt le plus réduit possible (dépendant de la part d'investissement privé) et plutôt à taux fixe sur maximum 40 ans (les simulations vont au-delà de 2063), période sur laquelle il est possible de garantir le bon fonctionnement de la résidence.

Pour conclure, réaliser un plan de financement complet du projet ainsi qu'un *business plan* entièrement chiffré devra faire l'objet d'un travail approfondi, lorsque certaines variables seront plus clairement identifiées. Cependant, l'analyse proposée ici sur le plan de financement du projet nous a permis d'identifier des points de vigilance que nous pouvons rappeler clairement ci-après et qui seront utiles pour le travail à venir :

- **un projet coûteux, donc un financement mixte à envisager** : il faut coupler à l'emprunt un investissement privé important.

- **un coût de gestion sensiblement important et difficilement chiffrable avec les données actuelles** (*voir tableau ci-dessous*). Certains coûts sont certains et leur montant est fixe car ils sont liés aux caractéristiques techniques du projet, alors que d'autres coûts sont plus difficiles à évaluer. On distingue ici les coûts certains variables, qui devront forcément être pris en charge lors de la mise en œuvre du projet mais dont le montant pourra varier, des coûts incertains qui pourront potentiellement être évités. Ces deux catégories de coûts dépendront à la fois du lieu d'implantation de la résidence et des choix faits par la maîtrise d'ouvrage.

Coûts certains et fixes	Coûts certains variables	Coûts incertains
• entretien (petite maintenance, entretien des parties communes…) • maintenance (de la coque notamment si la résidence est flottante, ou vérifications à chaque déplacement)	• transports (dépend du moyen et de la distance) • réimplantation après chaque déplacement (main d'œuvre et études d'impact sur le long cours pour mesurer l'impact local de la résidence au niveau économique et social) • assurances • campagne de communication • remboursement du prêt et taux	• concierge • amarrage (dépend du lieu, et de la forme de la résidence) • permis de circulation

***

Cette partie consiste en une première approche de l'étude de faisabilité et vise à balayer un panorama le plus complet et large possible de points de vigilance à garder à l'esprit pour la réalisation du projet, à la fois du point de vue juridique, réglementaire, technique et économique.

Le projet étant encore dans sa phase pré-opérationnelle, le manque de visibilité empêche parfois la précision de certaines données et conclusions. L'avantage principal d'une telle approche est l'applicabilité modulable de ce modèle à différentes configurations du projet. Cette étude est donc une base de réflexion ouverte à l'évolution du projet.

Il sera par la suite nécessaire d'approfondir avec des bureaux d'études spécialisés (principalement de juristes et d'ingénieurs) les modalités de réalisation juridique, technique, économique (notamment pour un chiffrage plus précis, lorsque le projet sera plus avancé) et également fiscal (afin de créer un modèle économique également viable pour les employeurs).

PARTIE 3 : Gouvernance et implantation du projet

Une fois étudiée la faisabilité du projet, dans les trois dimensions juridique, technique et économique, il importe de réfléchir sur la manière dont il peut être orienté dans son organisation, pour assurer que sa mise en place puisse s'inscrire sur le long terme. Il est alors fondamental de définir qui, quels types d'acteurs doivent s'inscrire dans cette organisation, et à quelle place. Cela doit permettre d'identifier les formes organisationnelles qui correspondent le mieux au projet, en tenant compte de ses spécificités.

La mise en place d'un tel projet de logement pour les travailleurs saisonniers répond à de véritables besoins sur un territoire tel que le bassin d'Arcachon, comme expliqué précédemment. Il semble ainsi intéressant de concevoir sa mise en œuvre en tenant compte des différents acteurs du territoire concerné, à la fois publics et privés. Pour cela, un mode de gouvernance du projet sera proposé ici en deux temps: il s'agira d'abord d'identifier les différents acteurs présents sur le territoire et susceptibles de prendre part à la démarche. A partir de leur identification a été effectué un travail de réflexion sur les conditions d'implantation du projet, et notamment auprès des riverains, qui constituent pour la mise en place de tout projet d'aménagement un groupe dont il faut tenir particulièrement compte. Une seconde partie sera dédiée à un travail sur la forme juridique que pourra prendre la gouvernance du projet pour remplir au mieux ses objectifs et spécificités, et compte tenu des acteurs identifiés.

A) <u>Acteurs autour du projet : identification, rôles et implication</u>

Pour commencer, il est indispensable de réaliser un "*mapping*" des différents acteurs qui pourraient s'intéresser au projet et y participer, mais aussi de ceux qui pourraient éventuellement s'opposer à sa mise en œuvre. Identifier ces acteurs et leur position peut s'avérer décisif pour l'acceptabilité du projet, et donc conditionner sa faisabilité. Il est tout aussi important d'anticiper les oppositions au projet que d'imaginer son schéma de gouvernance. Les acteurs susceptibles de soutenir le projet seront identifiés dans un premier temps à travers une analyse visant à définir l'intérêt qu'ils pourraient trouver dans celui-ci. Les potentielles oppositions au projet seront traitées dans un second temps.

- ***Un soutien de certains acteurs déterminant pour le projet :***

Il convient d'abord de s'intéresser aux **acteurs qui pourraient être impliqués dans la gouvernance du projet**, à commencer par **les collectivités territoriales.** Celles-ci pourraient être mobilisées dans le sens où le projet s'inscrit dans une démarche d'intérêt général, visant à améliorer les conditions de vie d'un groupe particulier au sein de la population : les travailleurs saisonniers. De plus, cette démarche est en

adéquation avec certaines des compétences et certains des plans mis en œuvre par ces collectivités. Nous évoquerons ici les acteurs publics qui sont les plus susceptibles de soutenir le projet.

1) La région :

Dans un premier temps, un soutien de la région est tout à fait envisageable. En effet, quel que soit le territoire, la région possède des **compétences en matière de développement économique**[6]. Le secteur touristique étant, pour certaines régions, au cœur de l'activité économique, il peut donc sembler pertinent que cette collectivité soutienne un projet visant à améliorer la condition des saisonniers. Dans le cas de la région Nouvelle-Aquitaine, le tourisme constitue un secteur économique clé qui est au cœur de préoccupations des pouvoirs publics. Ainsi, cette région a récemment publié son **Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)** dont l'une des orientations est de "promouvoir et développer l'attractivité des filières", notamment le secteur du tourisme qui représente 8% du Produit Intérieur Brut (PIB) régional[7]. De plus, dans son **Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL)** datant également de 2017, celle-ci met en avant l'enjeu de "sécuriser les parcours des saisonniers" à travers deux chantiers (chantiers n°19 et 20)[8]. Le chantier n°20 vise à élaborer un plan de la saisonnalité dont l'un des objectifs est **"d'accompagner et faciliter les initiatives publiques et privées en matière de logements à destination des saisonniers"**[9]. Dès lors, la nouvelle région semble particulièrement consciente des enjeux liés au logement des travailleurs saisonniers et pourrait, dans le cadre des actions qu'elle mène actuellement, trouver un intérêt à s'investir dans la gouvernance du projet.

2) Le département :

D'autre part, le département pourrait également être impliqué puisqu'il dispose de compétences en matière sociale et pourrait donc voir, dans le projet, une véritable démarche sociale visant à améliorer les conditions de vie des saisonniers. Le département de Gironde dispose d'un **Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde (PDALHPD)** sur la période 2016-2021 qui vise notamment le public des travailleurs saisonniers. Ce document fait le constat d'un "fonctionnement sélectif du marché du logement" et d'un "cadre de très forte contrainte" pour ce même marché sur le bassin d'Arcachon.[10] Il y a donc une préoccupation de la part du département sur la problématique du logement des travailleurs saisonniers, et celui-ci semble partager le constat fait par Domofrance.

---

[6] "Les compétences des régions: aperçu après la loi NOTRe", Vie-publique.fr

[7] Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), région Nouvelle-Aquitaine, p.54

[8] Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL), région Nouvelle-Aquitaine, pp.134-137

[9] Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL), région Nouvelle-Aquitaine, p.137

[10] Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde (PDALHPD), 2016-2021, p. 16

De plus, la mention des saisonniers dans le plan d'aide au logement pour les personnes défavorisées montre que c'est une population qui a été identifiée comme problématique pour le département. Les personnes défavorisées sont définies comme les "personnes éprouvant des difficultés pour se loger et cumulant des difficultés d'ordre social, économique et financière"[11], catégorie dans laquelle peuvent potentiellement se situer les saisonniers. Celles-ci sont prioritaires pour l'aide au logement. Ainsi, sur les territoires susceptibles d'être concernés par l'accueil de travailleurs saisonniers, **le département identifie des problèmes de mal logement mais sans que des solutions spécifiques ne viennent y répondre**. Sont mentionnées les cas du libournais sur les domaines viticoles[12], du Médoc, ou encore du bassin d'Arcachon[13]. Ainsi, face à ce constat d'absence de solutions viables pour loger les saisonniers, le projet présenté ici pourrait fortement intéresser le département.

3) ***L'échelon intercommunal :***

Les **Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)**, qui peuvent être des communautés de communes, des communautés d'agglomération, des communautés urbaines, ou encore des métropoles, constituent un autre type de collectivité pouvant être visé par le projet. Ceux-ci semblent être un échelon pertinent pour travailler sur la question du logement saisonnier car ils **disposent de plus en plus de transferts de compétence**, d'une part, et d'autre part car **les zones touristiques sont souvent étendues sur le territoire de plusieurs communes**. Ainsi, un EPCI regroupant plusieurs communes à forte attractivité touristique pourrait être particulièrement concerné par la question du logement saisonnier. C'est le cas notamment de la Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS), qui dispose de compétences en matière de développement économique et de politique de l'habitat. Cette dernière **gère donc le Plan Local de l'Habitat (PLH)**. On constate que l'action n°3 du PLH sur la période 2016-2021 est "d'assurer le développement d'une offre dédiée aux besoins spécifiques des publics jeunes, âgés, précarisés, gens du voyage et poursuivre les actions d'accompagnement associées"[14]. On peut considérer que les saisonniers s'inscrivent dans cette catégorie et, par conséquent, la COBAS aurait tout intérêt à s'investir dans le projet.

4) ***Les communes :***

Dans notre cas, la commune envisagée est Arcachon. De manière générale, ainsi que dans le cas d'Arcachon, **c'est la commune qui a les compétences en matière d'urbanisme.** Dans le projet, la commune aura donc un rôle pivot pour l'implantation et sa facilitation. Son rôle serait important notamment au niveau de la

---

[11] *Ibid.*

[12] Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde (PDALHPD), 2016-2021, p. 122

[13] Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde (PDALHPD), 2016-2021, p. 135

[14] Plan Local de l'Habitat (PLH) 2016-2021,, Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS)

médiation auprès des habitants et également auprès de la régie du port de plaisance. Le soutien de la commune pour l'implantation du projet sera essentiel, qu'il soit sur terre ou flottant. C'est en effet auprès de la mairie que certaines dérogations devront être demandées, comme évoqué précédemment. Dans cette perspective **le soutien envisagé pourrait donc être de deux natures** : **politique** en quelque sorte pour participer à l'acceptation du projet et à son implantation sur le territoire d'Arcachon, mais aussi **financier**, par exemple en mettant à disposition un terrain ou un emplacement au port. En ce sens, ce soutien sera également **réglementaire et logistique,** l'appui de la commune peut permettre d'accélérer les procédures et d'obtenir des dérogations si nécessaire.

Par ailleurs, au-delà des collectivités locales, d'autres acteurs sont également à impliquer dans le projet. On peut d'abord mentionner **les entreprises** qu'il convient de distinguer selon leurs caractéristiques et leur mode d'implication dans le projet. D'une part, **certaines entreprises de taille relativement importante pourront choisir d'investir dans le projet, ce qui sera déterminant pour assurer son financement**. Ces entreprises ne seront pas forcément localisées sur le territoire ciblé mais pourraient malgré tout trouver un intérêt à investir dans le projet, notamment pour renforcer leur démarche d'innovation et de R&D. D'autre part, le projet peut également attirer **des entreprises locales, de taille variable mais souvent des Petites et Moyennes Entreprises (PME).** Celles-ci embauchent des travailleurs saisonniers et ont donc un intérêt direct à participer à un projet de logement les concernant, que ce soit via une charte d'adhésion (*voir partie 4*) ou en faisant partie d'un groupement d'acteurs. Le soutien de ces entreprises est essentiel pour assurer la viabilité du projet mais aussi son implantation sur le territoire. Les caractéristiques du projet, qui visent avant tout à répondre aux besoins des travailleurs saisonniers et de leurs employeurs, permettront de garantir l'appui des entrepreneurs locaux.

Enfin, **il est également important d'impliquer les saisonniers dans la gouvernance du projet** afin de chercher à toujours mieux appréhender leurs besoins et attentes. Pour faciliter le dialogue, il peut être pertinent de s'adresser à une association de saisonniers ayant pour vocation de représenter l'ensemble ou une partie de ces travailleurs. Par exemple, sur le territoire du bassin d'Arcachon, **l'association "Ride a bar[15]"** a été identifiée comme une communauté visant à faciliter l'intégration des saisonniers ainsi que la recherche d'emplois et de logements. Ainsi, il peut être intéressant d'intégrer ce type de structure au projet afin de donner la possibilité aux saisonniers d'exprimer leurs attentes et éventuelles revendications, mais aussi de faire connaître et diffuser ce nouveau modèle.

[15] Rideabar.com

- ***Anticiper l'opposition éventuelle de certains acteurs :***

Par ailleurs, si trois premières catégories d'acteurs ont été identifiées comme potentiels soutiens et partenaires du projet, **il est également important de s'intéresser aux acteurs qui pourraient s'opposer à celui-ci**. Deux types d'acteurs seront pris en compte ici : les associations environnementales et les riverains.

1) <u>Les associations environnementales :</u>

Tout d'abord, **l'impact environnemental du projet doit impérativement être évalué en amont afin d'anticiper une éventuelle opposition des associations environnementales locales.** Sur le bassin d'Arcachon, de nombreuses associations sont dédiées à la protection de l'environnement comme les Ecocitoyens du Bassin d'Arcachon, Les Amis du Littoral Nord Bassin, la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) Aquitaine, ou encore la CEBA (Coordination Environnement du Bassin d'Arcachon).

Il est souhaitable que le porteur du projet réalise une **évaluation environnementale**, à savoir une étude qui vise à "rendre compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement du projet, du plan ou du programme et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés sur le territoire concerné." La liste des projets devant faire l'objet d'une évaluation environnementale "de façon systématique ou après un examen au cas par cas"[16] est visible à l'**article R122-2 du Code de l'Environnement**. Ainsi, le projet ne semble pas être soumis à évaluation environnementale car il n'entre dans aucune des catégories concernées et dispose d'une emprise au sol inférieure à 10 000 m^2.[17]

Il est néanmoins recommandé que le gestionnaire réalise tout de même une étude d'impact, contenant notamment des éléments sur les caractéristiques du projet, sur l'état actuel de l'environnement et les incidences notables du projet sur l'environnement, ainsi que sur les mesures envisagées pour "éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les incidences négatives notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine"[18]. Dans le cadre du projet de résidence flottante, qui pourrait traverser des **zones classées "Natura 2000"** où la biodiversité est protégée, il est particulièrement important d'évaluer et de chercher à minimiser l'impact environnemental du déplacement de la résidence. Ainsi, **l'étude d'impact réalisée pourra être mise à disposition des acteurs locaux, et notamment des associations environnementales, afin de leur fournir tous les éléments sur l'impact du projet.** La réalisation d'une évaluation environnementale ainsi que la communication autour de celle-ci paraissent donc essentielles pour garantir l'implantation du projet dans les meilleures conditions possibles.

---

[16] Article R122-2 du Code de l'Environnement.

[17] Tableau annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

[18] L'évaluation environnementale", Ministère de la Transition écologique et solidaire

2) *Les riverains et associations locales :*

D'autre part, la mise en œuvre du projet pourra également être conditionnée par la position des riverains et de diverses associations locales vis à vis de celui-ci. Si la résidence est imposée aux habitants du territoire sans qu'une concertation ait été mise en œuvre au préalable, il est possible que ceux-ci s'opposent au projet. **Il est donc important de réaliser un travail de concertation autour du projet en amont et de veiller à ce que celui-ci soit bien accepté par l'ensemble des acteurs du territoire d'implantation, notamment les riverains.**

C'est un enjeu important d'un point de vue démocratique, pour assurer un maximum de transparence sur le projet, mais également d'un point de vue politique puisque les élus locaux sont très à l'écoute des habitants et leur position peut être conditionnée par les réactions de ces derniers. **L'acceptabilité est également essentielle pour assurer la faisabilité du projet**: aujourd'hui, l'approche en termes de coûts économiques n'est plus la seule qui soit prise en compte par les opérateurs de l'aménagement. On tend de plus en plus vers une approche prenant en compte l'acceptabilité des projets sur leur territoire d'implantation, et ce notamment par la population. Une opposition de la population locale à un projet peut remettre en cause totalement la faisabilité d'un projet, en allongeant les délais et en rendant frileux les élus locaux.

Il est d'abord nécessaire pour le gestionnaire de déterminer le degré de concertation souhaité. Les différents degrés de concertation sont résumés ci-dessous:

- **Degré 0 :** Le public n'est pas informé sur le projet avant sa mise en œuvre.

- **Degré 1 :** Le public est informé de manière "descendante" mais n'est pas invité à participer à la démarche de réflexion autour du projet.

- **Degré 2 :** Une consultation est organisée "ponctuellement" et "sur un sujet précis", c'est l'exemple de l'enquête publique.

- **Degré 3 :** Une concertation, entendue comme une démarche élargie, réalisée en amont du projet et étendue sur une période relativement longue, est mise en œuvre.

- **Degré 4 :** Il s'agit de la co-production ou co-construction, "la forme la plus poussée de participation du public au processus d'élaboration du projet".[19]

Le degré 0 de concertation est à éviter car, comme expliqué précédemment, il risquerait de cristalliser les potentielles oppositions des habitants. **Le gestionnaire pourra néanmoins choisir de simplement informer les riverains des caractéristiques du projet, ou de les impliquer dans la définition de certaines caractéristiques du projet**

[19] "La concertation en urbanisme et aménagement", Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE)

via une procédure de consultation ou de concertation. Il existe une multiplicité d'outils que l'on peut mobiliser pour impliquer la population locale selon ces deux degrés de concertation.

On peut mentionner notamment **l'enquête publique**, qui correspond au degré 2 de concertation. Il s'agit d'une procédure ancienne qui "relève davantage de l'information du public que de sa participation, étant donné qu'elle intervient à un stade avancé du processus"[20]. Celle-ci est liée à l'évaluation environnementale mentionnée plus haut, puisque l'article L. 123-2 du code de l'environnement prévoit que les projets soumis à étude d'impact fassent l'objet d'une enquête publique (sauf exceptions).

Comme nous l'avons vu précédemment, le projet n'étant *a priori* pas soumis à étude d'impact, aucune obligation n'existe concernant l'enquête publique. Le gestionnaire peut donc choisir d'utiliser d'autres outils pour impliquer les habitants, comme par exemple la **concertation préalable facultative** qui se situe au troisième degré de concertation. Celle-ci est "organisée pendant toute la durée de l'élaboration du projet, et associe les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées."[21] Son déroulement est défini à l'article 170 de la loi ALUR. Elle doit être organisée en amont du projet, préalablement au dépôt de la demande de permis. La concertation peut prendre plusieurs formes, à déterminer selon le contexte local précis et les objectifs de l'organisateur (réunion publique, café citoyen, concertation numérique...).

Ces différentes réunions et démarches de concertation auprès des habitants serviront également à réaliser un **travail de sensibilisation sur les saisonniers, qui ont souvent une image assez négative auprès des résidents permanents**. Elles permettront de dialoguer avec les habitants et de leur inculquer une nouvelle image plus positive de ces travailleurs. Ce sera également l'occasion de **mettre en avant l'éventuelle présence d'un concierge employé pour le fonctionnement de la résidence** (*voir partie 4)* dont le rôle sera, entre autres, de veiller à ce que les saisonniers s'intègrent correctement dans le quartier et de limiter les éventuelles nuisances qu'ils pourraient occasionner.

Enfin, l'acceptabilité du projet auprès des riverains et autres acteurs locaux dépendra également du **choix des entreprises partenaires**. Celles-ci devront s'engager, à travers la charte (*voir partie suivante*), à respecter un certain nombre d'engagements parmi lesquels la mise en œuvre de **mesures visant à favoriser l'écoute et le dialogue avec les parties prenantes du territoire.** Ces parties prenantes sont aussi bien les salariés de l'entreprise que les riverains, Organisations Non Gouvernementales (ONG) et associations locales. Les entreprises retenues comme partenaires devront avoir un bon ancrage territorial, mais aussi "dialoguer et

[20] "Loi Alur : Participation du public - mesure relative à la concertation préalable facultative", Avril 2014
[21] *Ibid*.

échanger avec les acteurs locaux pour favoriser l'acceptation de leurs activités"[22]. Ainsi, la démarche éthique mise en œuvre à travers la charte d'adhésion devrait favoriser l'acceptation du projet par les riverains.

[22] Guide pratique "Cap vers la RSE. Faire de la responsabilité de l'entreprise un levier de performance", Mouvement des entreprises de France (MEDEF), 2012

B) Proposition d'un véhicule juridique :

Afin de construire un modèle de gouvernance adapté aux caractéristiques du projet de résidence pour travailleurs saisonniers, il a été nécessaire d'étudier les différents véhicules juridiques qui pouvaient encadrer les **interactions entre les parties prenantes**. Cette démarche s'appuie sur les acteurs identifiés précédemment qui pourraient être susceptibles de soutenir le projet et de s'y associer. Ainsi, Domofrance pourrait impulser la création d'un groupement constitué de **collectivités territoriales** (région, département, communauté d'agglomération), **d'entrepreneurs privés et d'employés saisonniers**, éventuellement regroupés dans une organisation commune. Les différents types de groupements juridiques envisageables seront présentés ici avec leurs avantages et inconvénients propres, ce qui permettra d'identifier le plus adapté à ce projet.

- ***Critères de choix du véhicule juridique :***

Dans le cas de la résidence des saisonniers que nous envisageons, l'unité de gouvernance du projet, autrement dit le véhicule juridique, doit regrouper des acteurs du public et du privé et réunir les différents partenaires du projet déjà identifiés précédemment au sein d'une structure souple promouvant un partenariat public et privé. En effet au regard de la complexité de notre projet, il faut que le véhicule juridique encadrant l'entreprise de la résidence soit **flexible et hybride, c'est-à-dire une structure privée, mais d'intérêt public.** Cette hybridité est essentielle dans le contexte de crise budgétaire, environnementale et sociale.

A ce titre nous retiendrons seulement certaines formes d'entreprises permettant ce double partenariat : le GIP (groupement d'intérêt public), la SEM (Société d'économie mixte), la SEMOP (Société d'économie mixte à opération unique), une association, un fond de dotation, une fondation ou une **SCIC (Société Coopérative d'Intérêt collectif)**. Certaines de ces structures ne sont pas adaptées au projet, porté par le secteur privé, par Domofrance. Ainsi le GIP et les SEM et SEMOP sont plutôt des véhicules juridiques à majorité publique. Si à cela nous ajoutons la souplesse de fonctionnement et le caractère innovant des structures, nous pouvons également exclure la forme associative et la fondation. Ne resteraient alors que la SCIC et le Fond de dotation. Ce dernier cependant présente un frein important : il ne permet pas le versement de fonds publics. Il ne peut donc pas être envisagé comme forme entrepreneuriale du projet.

La SCIC paraît donc être le véhicule juridique le plus cohérent pour ce projet. À **majorité privée**, les associés sont tout de même sur un pied d'égalité strict. Il peut associer des partenaires de natures très différentes (3 au minimum, par exemple une collectivité, des entreprises privées, et les bénéficiaires), permet le versement de fonds publics et l'innovation. C'est aussi un véhicule juridique ancré territorialement et dont l'entreprise doit servir le développement de l'économie locale. **La SCIC fédère les intérêts individuels pour aboutir à un intérêt collectif.** Il existe trois types de SCIC (SARL,

SAS ou SA), dont les statuts changent selon l'activité de l'entreprise, mais dont les cadres et les objectifs généraux ne changent pas.

- ***Présentation et mise en œuvre d'une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) :***

1) <u>Pourquoi le choix de la SCIC ?</u>

Le projet de la résidence saisonnière s'inscrit dans l'intérêt collectif, il vise à proposer une solution au **mal logement** des travailleurs. **La SCIC répond donc à un besoin** clairement identifié, ce à quoi elle est juridiquement contrainte. Le préfet doit approuver le projet et reconnaître la contribution du projet à l'intérêt de la collectivité. La coopération est nécessaire pour tirer le meilleur des compétences de chacun et porter la dimension sociale plus loin que le pourraient Domofrance et les autres acteurs du projet seuls. C'est pour cela que la forme de la SCIC est retenue pour notre projet.

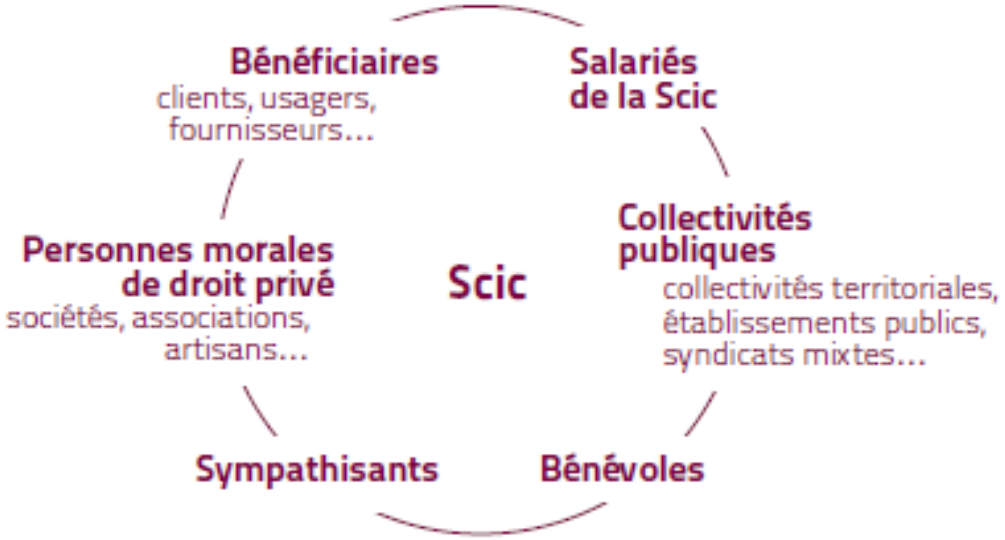
L'activité de la résidence restera cependant marchande, notamment parce qu'il y aura éventuellement versement de loyers. Contrairement à une association, la SCIC reste donc lucrative, en gardant l'intérêt collectif dans ses prérogatives. La SCIC permet cet **équilibre multisectoriel et multidimensionnel** en associant des acteurs de natures différentes à savoir ici : Domofrance, les collectivités territoriales, les employeurs et les travailleurs. Nous pourrions également inclure les habitants du territoire. La SCIC est en même temps un outil indirect de l'acceptabilité du projet, car par le **principe démocratique** de coopération, elle devient une arène de discussion entre les différents acteurs. La voix de chaque acteur a en effet la même valeur. Cela doit être source de cohésion sociale, d'adaptabilité et d'efficacité économique. Aucune décision ne peut être prise sans le vote des membres de la SCIC.

La gestion de la SCIC doit par nature être désintéressée, et les bénéfices de l'activité doivent être réinvestis dans le projet à hauteur minimale de 57,50%. Cette somme est d'ailleurs déduite de l'assiette de calcul de l'impôt sur les sociétés. Dans le cas présent, les bénéfices doivent notamment être réinvestis dans la gestion du lieu, dont les différents postes ont été détaillés ci-avant (mobilité, concierge, maintenance…).

Les inconvénients identifiés de cette forme d'entreprise est **l'exigence partenariale difficile** à mettre en place, les exigences de gouvernance également puisque des assemblées générales sont à prévoir au moins deux fois par an dans le cadre de notre projet. En effet, il paraît pertinent d'en organiser une entre chaque déplacement de la résidence, ne serait-ce que pour consulter les collectivités territoriales et les employeurs directement concernés.

2) *Comment mettre en place la gouvernance de la SCIC ?*

La SCIC, comme déjà évoqué, doit associer au moins trois entités différentes. Le schéma ci-dessous en reprend les acteurs de manière générique. Il est facile d'envisager les acteurs précédemment évoqués dans la constitution même de notre SCIC.



Entreprendre ensemble au cœur des territoires, les SCIC[23]

Les statuts d'une SCIC permettent la co-direction de l'entreprise. Il nous semblerait pertinent alors d'avoir une **double direction impliquant les deux territoires investis** par le projet, dans l'objectif de répondre au mieux à l'intérêt général spécifique de chaque territoire.

Il faut amener, dans cette perspective, **les collectivités à s'investir assez dans la SCIC** : via leur rôle financier, au travers de subventions d'une part (elles peuvent investir jusqu'à 50% du capital de la société), et via un pouvoir d'agglomération des acteurs important d'autre part. La collectivité territoriale, par son **image de médiateur** et de neutralité également, doit jouer le rôle de **facilitateur de synergie**. Elle peut par exemple mettre des locaux à disposition pour les différentes réunions, sensibiliser les habitants au projet. La collectivité peut en effet mettre à profit sa culture du dialogue. Son **rôle est important à la fois dans la constitution et l'animation de la SCIC**.

Est également envisageable la direction par un **représentant de Domofrance**, le gestionnaire, pour assurer une continuité et une cohérence de l'entreprise au cours

[23] Plaquette de présentation des SCIC : « entreprendre ensemble au cœur des territoires »
http://www.les-scic.coop/export/sites/default/fr/les-scic/_media/documents/doc-publications/plaquetteScic.pdf

du temps. Les statuts de Domofrance seront à analyser pour voir comment intégrer Domofrance en tant que personne morale à la SCIC juridiquement. Le directeur n'a pas une voix plus importante que les autres associés lors des assemblées générales, son rôle est celui d'animateur et de médiateur.

Au regard des différents types des SCIC qui existent *(SA, SAS, et SARL, voir l'annexe 3)*, il nous paraît dans un premier temps moins contraignant de s'ériger en SCIC SARL pour bénéficier d'une souplesse supplémentaire, notamment d'un point de vue du capital minimum à avoir qui pour une SA est de 18 500 €. Le statut de SCIC SARL permet une souplesse générale sur le nombre d'associé (entre 3 et 100), sur le capital minimum, l'obligation d'un commissaire des comptes selon le seuil du capital. La gérance peut être comme précédemment évoquée partagée et les gérants sont élus en assemblée générale.

3) Les étapes de la constitution d'une SCIC :

La première étape pour créer une SCIC est **d'écrire le projet** et de le présenter au préfet pour qu'il soit reconnu d'intérêt collectif. Il faut insister sur le **modèle économique de la structure et l'apport à la collectivité**. Cela vaut pour une durée de 5 ans, renouvelable ensuite. Cette phase de l'écriture du projet permet en même temps de réunir les futurs associés de la SCIC. Cela donne lieu à une phase de **concertation et à l'organisation des premières assemblées générales**, aboutissant à la constitution démocratique par vote de l'organigramme de l'entreprise. C'est cette phase préalable de consultation, de réunion, d'écriture du projet qui est longue et exigeante, mais qui est nécessaire à l'aboutissement du projet et de la SCIC.

Il faut ensuite déposer les statuts de la SCIC pour **s'enregistrer au Registre du Commerce et des Société**. Une fois le dossier traité, le Kbis est délivré par le greffe du Tribunal de Commerce. Ce document atteste de l'existence juridique de l'entreprise. La démarche est en somme la même que pour une SA, une SAS ou une SARL classique, non coopérative.

Il nous paraît donc que la **SCIC** est le véhicule juridique le plus adéquat pour le projet de la résidence flottante que nous présentons**, pour sa souplesse, sa capacité innovante, la possibilité de mettre en place un PPP performant**. L'ingénierie est longue à mettre en place, mais le résultat s'en retrouve plus stable et adapté au projet.

***

Pour conclure, cette partie met en évidence la nécessité de fédérer différents acteurs locaux, à la fois privés et publics, autour du projet. Ainsi, des collectivités territoriales (région, département, communauté de communes ou encore commune), des entreprises ainsi que des saisonniers, possiblement regroupés dans une association, pourront se réunir au sein d'un véhicule juridique de type SCIC (Société Coopérative d'Intérêt collectif) dont les avantages ont été présentés

précédemment. Un travail approfondi devra être réalisé afin de définir les statuts de ce groupement.

En parallèle de la création de cette SCIC, il est également important de mettre en œuvre des démarches de concertation avec les acteurs qui pourraient potentiellement s'opposer à la mise en place du projet, tels que les riverains et les associations environnementales.

Le projet doit donc s'inscrire dans une démarche partenariale globale, et l'investissement des collectivités locales dans celui-ci est essentiel puisqu'il permettra d'aboutir à une solution nouvelle face aux défis territoriaux actuels concernant les travailleurs saisonniers.

PARTIE 4: Gestion de la résidence

Afin de mettre en œuvre ce projet de logements saisonniers dans les meilleures conditions possibles, il importe de tenir compte des conditions d'implantation de celui-ci. Comme nous l'avons vu précédemment, la gouvernance du projet devra impliquer un grand nombre d'acteurs, parmi lesquels les entreprises. C'est pourquoi nous proposons ici, dans un premier temps, de **mettre en place une charte d'adhésion des entreprises au projet** qui leur permet, en s'engageant à respecter certains **engagements liés à leur responsabilité sociétale et en versant une redevance au gestionnaire**, de **réserver chaque année le nombre de logements souhaité**. Une version finalisée et prête à l'emploi de cette charte est disponible en annexe de ce rapport. Dans un second temps, nous chercherons à déterminer **quelles conditions devront être respectées par les saisonniers usagers de la résidence,** condition *sine qua non* de son bon fonctionnement interne, mais aussi de l'acceptation de la résidence par la population locale. Cela prend la forme d'une proposition de règlement intérieur adapté aux spécificités des saisonniers.

A) La charte d'adhésion des entreprises :

Pour commencer, il semble particulièrement pertinent de mettre en place un partenariat avec les entreprises employant des travailleurs saisonniers sur le territoire à travers une charte d'adhésion faisant également office de convention de réservation des logements. Ce modèle semble viable économiquement et permet une gestion efficace de la résidence saisonnière, comme le montre l'exemple de Courchevel développé dans un premier temps. En nous appuyant en partie sur ce modèle performant, nous présenterons les avantages de la mise en place d'une charte d'adhésion des entreprises au projet, avant d'en décrire de manière plus détaillée le fonctionnement.

- ***L'exemple de Courchevel :***

Tout d'abord, une étude de benchmark nous a permis d'identifier l'exemple de Courchevel comme une source d'inspiration particulièrement pertinente pour le projet. En effet, il existe sur ce site 380 logements saisonniers, pouvant accueillir jusqu'à 600 personnes, qui sont gérés par le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de la Mairie de Courchevel. Le système de location fonctionne de la façon suivante: **les employeurs réservent chaque année le nombre de logements dont ils ont besoin, en signant une convention de réservation annuelle** avec le CCAS. Ils peuvent ensuite **désigner le saisonnier** habilité à occuper le logement, et **celui-ci signe alors un contrat d'occupation du logement** avec le CCAS.

La redevance économique payée par les entreprises est essentielle dans le modèle de Courchevel puisqu'elle permet de couvrir le déficit d'exploitation

occasionné par les durées d'occupation, à savoir la vacance des logements hors saison touristique. Plus précisément, le montant de la redevance correspond à 12 mois de loyer sur la base d'un logement social de type PLS (Prêt locatif social). Les entreprises paient donc 12 mois de loyer pour une occupation réelle du logement de seulement 6 mois par les saisonniers, pendant la saison touristique. **Cela permet au CCAS de ne pas accuser de déficit de gestion et de pouvoir prendre en charge les frais de fonctionnement divers de la résidence. Les employeurs, quant à eux, ont la possibilité de proposer des postes logés à leurs employés, ce qui leur permet d'attirer les saisonniers les plus qualifiés et les plus recherchés sur le marché du travail. Le travailleur saisonnier ne paie pas de loyer puisque celui-ci est compris dans la redevance payée par l'employeur, qui ajuste le salaire du saisonnier en conséquence.**

Ainsi, le modèle de Courchevel fonctionne bien, comme le montre sa durée d'existence: mis en place en 2000 avec 173 logements proposés, celui-ci existe toujours aujourd'hui avec deux fois plus de logements disponibles. Le succès de ce système peut être expliqué par plusieurs facteurs: d'abord, le **montant du droit de réservation annuel est inférieur aux prix pratiqués dans le secteur privé**, qui souvent ne permettent pas aux employeurs de loger leurs saisonniers à des tarifs modérés. Ainsi, grâce à ce rapport qualité/prix intéressant, les logements du CCAS sont particulièrement demandés, la demande excédant même l'offre disponible chaque année. Face à cette forte demande, **le CCAS sélectionne les entreprises en fonction des conditions de travail de leurs saisonniers**, en privilégiant notamment celles qui proposent des contrats longs couvrant toute la saison touristique à leurs employés. Une autre raison expliquant le **succès de Courchevel réside dans les nombreuses aménités de la résidence, qui dispose de logements d'au moins 14m² par personne avec des gardiens et de nombreux services** (laverie, rangements, accès à internet, etc.).

Dès lors, cet exemple est particulièrement inspirant pour un projet de logement des travailleurs saisonniers qui cherche à s'implanter sur des territoires présentant des enjeux similaires à ceux rencontrés à Courchevel. En s'appuyant sur cet exemple, nous verrons quel modèle de gestion est envisagé pour le projet présenté ici.

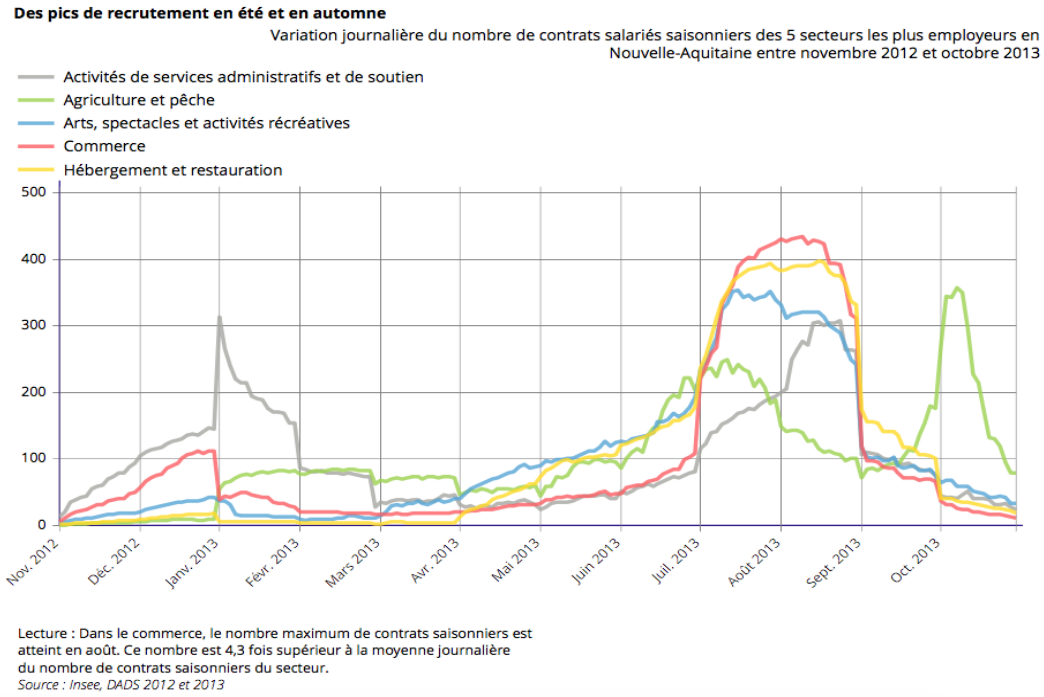
- ***Pourquoi mettre en place une charte d'adhésion des entreprises ?***

Pour commencer, il semble particulièrement pertinent de mettre en place un partenariat avec les entreprises employant des travailleurs saisonniers sur le territoire, à travers une charte d'adhésion faisant également office de convention de réservation des logements. Il s'agira d'abord de présenter les avantages de cette démarche, avant d'en décrire de manière plus détaillée le fonctionnement.

1) *Les avantages économiques de la charte :*

La mise en œuvre d'une charte telle que décrite ici présente plusieurs intérêts pour le gestionnaire. D'abord, un **intérêt économique** : ce dispositif permet de recevoir une participation financière des entreprises qui paient une redevance annuelle. Cette ressource est non négligeable puisque, dans le cas de Courchevel développé plus haut, elle permet de couvrir le déficit d'exploitation dû à la vacance des logements pendant la saison estivale.

Dans le cas présenté ici, le déficit d'exploitation sera très faible grâce à la mobilité de la résidence qui permettra de limiter la vacance à une durée d'environ un mois et demi par an. Cette durée correspond en fait au temps de déplacement estimé de la résidence, en considérant que celle-ci est déplacée deux fois dans l'année. Grâce à son caractère mobile, la résidence peut se déplacer en fonction des pics de recrutements de travailleurs saisonniers: par exemple, en Nouvelle-Aquitaine, la résidence pourrait être placée sur le bassin d'Arcachon de mai à octobre pour répondre au pic d'activités des secteurs de l'hébergement-restauration et du commerce. Puis, d'octobre à avril celle-ci pourrait être installée dans la région bordelaise pour satisfaire à la fois les besoins du secteur de l'agriculture (viticulture notamment avec la saison des vendanges) et des activités de services administratifs et de soutien. Les différents pics de recrutement des travailleurs saisonniers en Nouvelle-Aquitaine sont visibles sur le graphique ci-dessous. Il convient d'ajouter que ce modèle est susceptible d'intéresser de nombreux territoires qui n'ont pas été identifiés ici, mais qui pourront être à même d'accueillir le projet grâce à son aspect mobile et son mode de gestion souple.



Graphique des pics de recrutement des travailleurs saisonniers en fonction des secteurs durant l'année

Ainsi, le déficit d'exploitation engendré par le taux de vacance de la résidence étant faible, les **redevances payées par les entreprises pourront ici être destinées à financer les coûts de gestion de la résidence** et notamment les frais de déplacements, dont le bilan économique est présenté plus haut. Un **partenariat avec les entreprises qui emploient des travailleurs saisonniers** semble donc particulièrement pertinent pour assurer la viabilité économique du projet et pour garantir son caractère mobile.

2) ***Une charte qui donne au projet une réelle dimension éthique et responsable***

Deuxièmement, la mise en place d'une charte permet également de renforcer la démarche sociétale du projet en incitant les entreprises à respecter certains engagements sur le principe de la RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises). Ce concept, qui vient de la notion anglo-saxonne de CRS (*Corporate Social Responsibility*), peut être défini comme "*la prise en compte, par l'entreprise, des enjeux du développement durable et des attentes de ses parties prenantes, dans le respect des lois en vigueur et des normes internationales de comportement*."[24]

La RSE prend en compte les trois piliers du développement durable, à savoir les dimensions sociale, environnementale et économique. Comme cela est fait dans le guide réalisé par la fédération nationale des CREPI à ce sujet[25], nous nous intéresserons ici essentiellement au **volet social et sociétal de la RSE** (croisant la dimension économique et la dimension sociale), qui est particulièrement pertinent dans le cadre d'un travail sur les travailleurs saisonniers. La dimension environnementale n'est cependant pas à négliger et le gestionnaire pourra, s'il le désire, intégrer également cet aspect aux engagements mentionnés dans la charte.

Ainsi, il s'agira ici de proposer plusieurs orientations sur des comportements qui pourront être imposés aux entreprises par le gestionnaire à travers la charte. Cette approche a un intérêt réel pour le Maître d'Ouvrage car il lui permet de donner au projet une dimension éthique et responsable : non seulement la résidence donnera la possibilité aux saisonniers d'accéder à un logement avec des conditions de vie confortables, mais en plus celle-ci sera réservée exclusivement à des employeurs engagés qui sont sensibles à l'impact de leur démarche entrepreneuriale sur la société.

Cette démarche d'intérêt général pourrait également permettre de convaincre certains acteurs publics de participer à la gouvernance du projet, dont le cadre a été proposé précédemment. Ainsi, cette démarche d'engagement des entreprises pourra s'articuler autour des axes suivants :

---

[24] Courrent Jean-Marie, *RSE et développement durable en PME. Comprendre pour agir.* Louvain-la-Neuve, De Boeck Supérieur, « Petites Entreprises & Entrepreneuriat », 2012

[25] Guide "Entrepreneur responsable, pourquoi pas moi? Diagnostic et plan d'actions", Fédération Nationale des CREPI (Clubs Régionaux d'Entreprises Partenaires de l'Insertion), 2013

• Les mesures prises pour **la santé, la sécurité et le bien-être au travail** (actions de prévention des risques professionnels, programmes de prévention de santé globale, etc.). Certaines entreprises participent au financement de la protection sociale complémentaire de leurs employés, avec des contrats collectifs « santé » par exemple.[26] Il pourra être demandé aux entreprises de mettre en place un minimum de mesures en faveur de la santé, la sécurité et le bien-être de leurs travailleurs saisonniers.

• La **politique d'insertion et de diversité de l'entreprise** (emploi des jeunes, des seniors et des travailleurs handicapés, égalité homme-femme dans l'entreprise, insertion des personnes éloignées de l'emploi…). On pourra exiger de l'entreprise souhaitant adhérer à la charte qu'elle respecte des critères de non-discrimination à l'embauche.

• La **politique de recrutement menée par l'entreprise** (critères de recrutement, pérennisation des contrats de travail, intégration et formation des salariés…). On pourra ici valoriser les entreprises réalisant un recrutement responsable, c'est à dire visant à "élargir les critères de recrutement en allant au-delà de la formation et de l'expérience professionnelle"[27], ou encore les entreprises proposant aux saisonniers des contrats plus longs (six mois) qui permettent d'apporter plus de stabilité à cette population.

Pourront également être valorisées les mesures mises en place par les entreprises pour **favoriser l'écoute et le dialogue avec les parties prenantes,** qui sont de différents types: **organisationnelles** (salariés, syndicats, actionnaires et investisseurs), **économiques** (clients, fournisseurs, sous-traitants, organisation professionnelles) et **sociétales** (riverains, médias, réseaux, organisations non gouvernementales (ONG) et associations).[28] S'associer avec des entreprises qui entretiennent de bonnes relations avec ces différentes parties prenantes, notamment les riverains, permettra au projet de s'implanter plus facilement sur le territoire *(voir partie précédente)*.

En résumé, il importera de sélectionner des entreprises proposant de bonnes conditions de travail à leurs travailleurs saisonniers, mais pas seulement: **la RSE porte également sur l'impact global des activités de l'entreprise sur le territoire où elle est implantée**. Il est donc essentiel d'imposer aux entreprises partenaires du projet de respecter ces deux volets de leur impact sociétal. Dans la version rédigée de la charte, disponible en annexe de ce document, ces différents volets sont développés sous forme d'engagements concrets à respecter par les entreprises. Encore une fois, **la liste pourra être modifiée par le gestionnaire en fonction du contexte précis d'implantation** du projet et de ses attentes.

---

[26] Guide pratique "Cap vers la RSE. Faire de la responsabilité de l'entreprise un levier de performance", Mouvement des entreprises de France (MEDEF), 2012

[27] Guide "Entrepreneur responsable, pourquoi pas moi? Diagnostic et plan d'actions", *op.cit*, p.4

[28] Guide pratique du MEDEF 2012, *op.cit*, p.4

Ainsi, la charte d'adhésion des entreprises possède de réels atouts en termes de gestion de la résidence puisqu'elle permet au gestionnaire de mettre en place un projet viable économiquement, tout en s'inscrivant dans une démarche éthique et responsable conforme aux attentes des normes RSE.

- ***Mode de fonctionnement :***

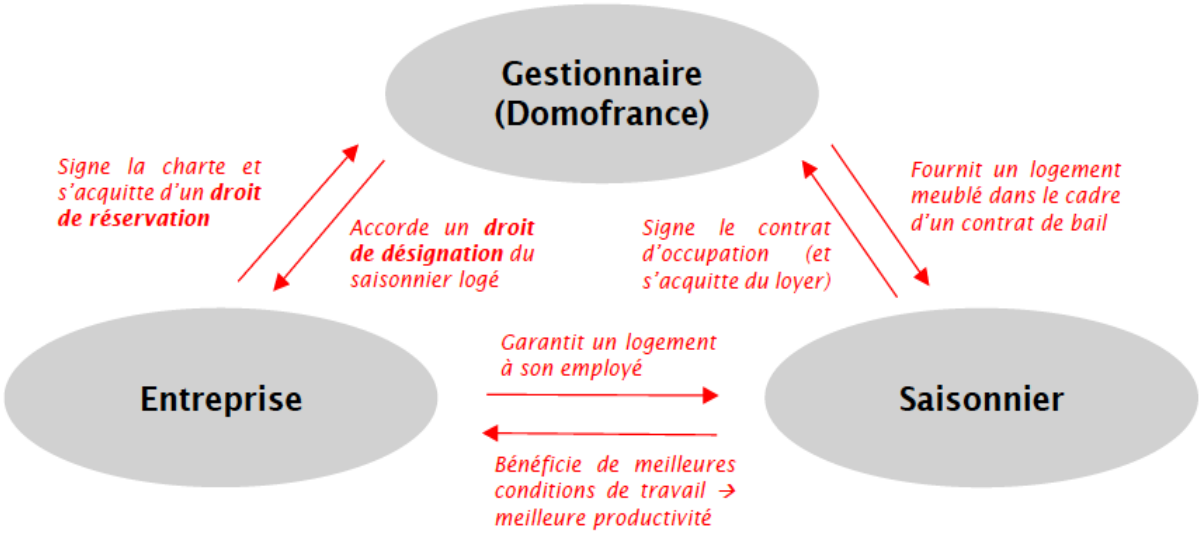
Il convient maintenant d'expliquer le fonctionnement qui a été pensé pour cette charte d'adhésion des entreprises. Celui-ci se base sur le droit de réservation, qui est défini dans la convention signée entre l'État et UESL (Union d'Economie Sociale pour le logement) le 15 juillet 2004, à l'article 4 portant spécifiquement sur le logement des travailleurs saisonniers[29]. Cet outil répond à une double exigence: d'un côté, garantir au gestionnaire l'équilibre économique de l'opération et, de l'autre, "garantir à l'entreprise la libre disposition du logement en début et en cours de saison"[30]. Ainsi, deux dispositifs sont mis en place:

- Le **droit de réservation** correspond à une participation financière versée par l'entreprise au gestionnaire, qui couvre "tout ou partie du déficit d'exploitation occasionné par les durées d'occupation" et, en échange, garantit à l'entreprise la disponibilité d'un logement.[31]
- Le **droit de désignation** permet à l'entreprise réservataire, après versement de la redevance, de désigner le saisonnier qui occupera le logement au cours de la saison touristique.

Ce mécanisme est donc une réponse à la spécificité du besoin de logement des travailleurs saisonniers, permettant à des résidences de fonctionner tout en enregistrant un taux de vacance important. Il met en place une "relation triangulaire, propriétaire ou gestionnaire - entreprises - saisonniers"[32], matérialisée par le schéma ci-dessous, qui bénéficie à chacun des acteurs.

[29] "Convention entre l'Etat et l'Union d'économie sociale du logement relative à l'intervention du 1% Logement dans la location-accession, le logement locatif et la rénovation urbaine", 15 juillet 2004
[30] Guide du logement aidé pour les salariés saisonniers du tourisme, 2015
[31] Ibid.
[32] Ibid.

Modélisation de la relation triangulaire entre gestionnaire, saisonnier et entreprise dans le cadre de la location de logements saisonniers



En effet, l'entreprise signe d'abord la charte d'adhésion, en s'engageant à respecter un certain nombre de critères dans une démarche RSE développée plus haut, et indique le nombre de logements qu'elle souhaite réserver. Cela lui permet ensuite de désigner le saisonnier qui sera logé dans le logement réservé.

Pouvoir garantir un poste logé aux saisonniers qu'elle cherche à embaucher est un atout important pour l'entreprise dans son processus de recrutement puisque, comme expliqué précédemment, les saisonniers les plus qualifiés et les plus recherchés par les employeurs ont souvent des exigences élevées en termes de salaire et d'avantages associés au poste.

En s'engageant dans une démarche RSE telle que définie plus haut, l'entreprise pourra garantir à ces saisonniers exigeants de bonnes conditions de travail, ce qui est un réel argument à l'embauche. Pour le saisonnier, bénéficier d'un poste logé est également un avantage, qui lui permettra de vivre et de travailler dans de meilleures conditions. Le paiement du loyer peut se faire de deux façons différentes :

1. Comme dans le cas de Courchevel, l'entreprise peut payer une **redevance de 12 mois, qui inclut les loyers correspondant au temps d'occupation du logement par le saisonnier.** Dans ce cas, le saisonnier n'a pas à verser de loyer au gestionnaire, puisque celui-ci a déjà été réglé par son employeur auprès du gestionnaire. Le loyer est pris en compte dans le salaire du saisonnier.

2. Le gestionnaire peut également décider de **fixer le montant de la redevance indépendamment du prix des loyers**. Il s'agira dans ce cas d'une somme payée par chaque employeur souhaitant réserver des logements, dont le montant pourra varier en fonction du nombre de logements réservés et de la durée. Dans ce cas, le travailleur saisonnier devra s'acquitter de son loyer directement auprès du gestionnaire. Le montant du loyer devra dans ce cas **être plafonné** pour s'adapter aux conditions de ressources des travailleurs saisonniers.

Il faut préciser ici que, dans les deux cas, le contrat d'occupation du logement est indépendant du contrat de travail. Celui-ci est signé entre le saisonnier et le gestionnaire.

Ainsi, ce modèle semble bénéficier à la fois à l'entreprise partenaire et au travailleur saisonnier. Les avantages de ce système pour le gestionnaire ont été présentés plus haut.

Il semble donc être pertinent pour l'ensemble des acteurs de s'associer autour d'une charte qui permet d'optimiser la gestion de la résidence tout en garantissant une démarche éthique et responsable.

B) Gestion du lieu :

Pour que la résidence fonctionne correctement, il faut que la vie des résidents soit encadrée par un certain nombre de règles à respecter. C'est pourquoi nous proposons ici des éléments de réflexion sur cette gestion directe du lieu, à savoir d'une part son règlement intérieur et d'autre part, les moyens à développer pour assurer ces principes directeurs.

L'objectif est d'assurer le respect des libertés et les règles de bon voisinage, ainsi que le respect du matériel et des infrastructures (logement et espaces communs). Ces prescriptions vont dans le sens de l'intérêt commun au sens où elles visent la tranquillité, le civisme, l'hygiène la sécurité, en clair la bonne tenue de la résidence.

- ***Les grands principes :***

Le premier des grands principes est simple, mais doit tout de même être rappelé : la résidence est destinée aux travailleurs saisonniers dont l'employeur aura spécifiquement réservé un logement pour eux. L'objectif premier de cette résidence est en effet d'assurer des meilleures conditions de vie et de travail pour la période saisonnière. Les occupants s'engagent à assumer leur responsabilités individuelle et collective durant la totalité de la durée d'occupation, qui correspond à la durée de leur contrat de travail.

Ensuite, la vie intérieure de la résidence doit être conforme à certaines obligations et se plier à des règlements déjà existant. Comme nous l'avons déjà évoqué, le port d'Arcachon est encadré par un règlement de police général. Ce texte aborde certains principes classiques de bon voisinage que le règlement intérieur de la résidence devra reprendre *in extenso*. Il faut donc par exemple respecter la tranquillité du lieu également de jour. Il sera impossible d'occuper le ponton d'aucune manière, ce dernier devant rester libre. Des règles plus classiques concernant la propreté sont aussi à prendre en compte.

Enfin, donc, le gestionnaire doit constituer un règlement intérieur afin d'encadrer la vie collective de la résidence. Ce règlement devra être précis et intransigeant sur les règles de vie notamment dans les parties communes et collectives. Il permettra d'une certaine manière l'autogestion du lieu par ses résidents.

La première prérogative est la signature du règlement de chaque nouveau résident à l'emménagement ou au moment de la signature du contrat. Les principaux points que le règlement doit aborder sont les suivants :

1. L'occupant est responsable de son logement, c'est-à-dire de son état et de sa propreté. Cela se matérialise notamment par un état des lieux d'entrée et de

sortie. Si le loyer payé par le saisonnier est symbolique, une caution sera exigée à l'entrée du logement.

2. La tranquillité. En respectant le principe de bon voisinage, il est interdit de faire du tapage nocturne (22h-7h).

3. Un comportement décent et respectueux. Tout comportement dangereux et source de trouble à l'ordre pourra être sanctionné.

4. Les visites extérieures sont autorisées, mais le respect des règles de tranquillité est essentiel.

5. Les espaces communs, à savoir couloirs, escaliers, salle commune, terrasse, locaux à usage collectif doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le règlement. Par exemple la cuisine et la salle communes devront être propres après chaque utilisation.

6. Le règlement évoquera également les services que le concierge assurera : ménage des parties communes, répartition du courrier, accueil, intermédiaire entre les occupants, avec le voisinage et avec le gestionnaire.

- ***Proposition de système de gestion/surveillance :***

Pour garantir le bon ordre et le bon fonctionnement interne du lieu, ressortent deux solutions employées dans différentes résidences, notamment étudiantes et saisonnières, comme l'a souligné l'étude anthropologique menée par Marie Stutzmann : la présence d'un concierge ou un système de vidéo-surveillance.

Cette garantie répond également à une attente de la part des saisonniers que l'enquête anthropologique a pu mettre en avant : la sécurité. La sécurité des objets est notamment mise en avant par les saisonniers. Ils recherchent un lieu sécurisé pour leurs effets personnels, une protection contre le vol et l'intrusion de personnes extérieures.

Le système de vidéo-surveillance[33] est le premier système abordé. Il a l'avantage de fonctionner non-stop et ne nécessite personne sur place. Si l'investissement peut être cher au départ, le fonctionnement lui ne coûte que très peu. La sécurité est accrue, mais le pouvoir dissuasif des caméras a tout de même ses limites. Un autre problème souvent évoqué par les travailleurs saisonniers est l'impression d'être épié au quotidien.

La solution d'engager un concierge est beaucoup plus coûteuse. L'idéal serait qu'il loge sur place, dans la résidence, et qu'il soit lui-même employé comme saisonnier par la SCIC. Sa présence permet une surveillance de la résidence par un

[33] Cette comparaison des systèmes de surveillance a été initié lors de l'étude anthropologique menée par Marie Stutzmann

individu. Le concierge est vecteur de liens entre résidents, mais également avec les riverains. Il serait également en charge de l'entretien des parties communes de la résidence et de son bon fonctionnement, c'est-à-dire du respect du règlement intérieur. Son recruteur serait Domofrance. L'étude anthropologique montre que les saisonniers apprécient cette présence quotidienne. Le concierge est vu comme un repère, les relations parfois amicales permettent également une souplesse dans la vie quotidienne, un environnement plus agréable et humain. Si un problème de voisinage surgissait, le concierge est une personne ressource facilement mobilisable.

Couplé à un de ces modes de fonctionnement, la résidence devrait être équipée d'un digicode, dont le code changerait régulièrement (au moins tous les mois) pour éviter les problèmes de diffusion inopinée. Chaque chambre ou appartement aura une clé classique donnée à l'entrée. Cela permet de contrôler les entrées et sorties. Ce système de digicode permet également d'accroître la sécurité du lieu lorsque le concierge est de garde, notamment la nuit.

- ***Recommandations :***

Nous pensons donc que la caractéristique de notre résidence exige la présence d'un concierge, sous la direction de la SCIC. Son poste consistera à la fois en la surveillance de la résidence, mais également en l'accomplissement de la maintenance quotidienne du lieu (poubelles, entretien des communs, petites réparations…).

Il peut devenir un argument également auprès des riverains afin de déconstruire l'image négative des saisonniers. Il sera la personne référente concernant les problèmes éventuels liés à la gestion de l'établissement.

Un concierge à temps complet, souvent de garde, doit être logé sur place. Son salaire, de l'ordre de 1795 euros brut, pourrait être financé par le loyer symbolique payé par les saisonniers. Le poste de concierge n'est pas un poste payé au taux horaire, mais un poste rémunéré sur la base de tâches effectuées, calculées en unités de valeur (UV). Si nous partons du principe que le loyer est payé par les employeurs, mais que les occupants payent tout de même quelque chose, cela pourrait être réinjecté dans les frais de fonctionnement de la résidence et donc dans le coût du concierge.

***

Cette dernière partie vise à répondre aux enjeux de gestion de la résidence, à la fois d'un point de vue externe, avec la mise en place d'une charte d'adhésion des entreprises, et d'un point de vue interne avec des recommandations sur le règlement intérieur de la résidence notamment.

La charte d'adhésion des entreprises, disponible en annexe de ce rapport, présente un double avantage: elle permet d'optimiser la gestion de la résidence grâce à un système de droits de réservation payés par les employeurs et donne

également au projet une dimension éthique et responsable, au travers d'une liste d'engagements à respecter pour les entreprises souhaitant s'associer au projet. Si le principe de fonctionnement général est expliqué ici, une réflexion plus approfondie devra être menée sur le système de paiement et de réservation par les employeurs, qui pourra être inspiré du modèle de Courchevel ou bien s'en détacher afin de mieux s'adapter au territoire ciblé.

La gestion du lieu est également essentielle dans la mise en œuvre du projet, notamment pour garantir son acceptabilité. Ainsi, sont ici préconisés la mise en place d'un règlement intérieur signé par chaque occupant de la résidence et la présence d'un concierge à temps complet, solution qui semble plus adaptée à la résidence qu'un système de vidéo-surveillance. Le système de gardiennage devra être davantage étudié et déterminé pour qu'il réponde au mieux aux besoins des saisonniers: il pourrait par exemple être envisageable d'avoir deux concierges pour assurer un service optimal, mais cela engendrerait un coût plus important.

Conclusion

Le projet part du constat que l'état de l'offre de logements pour les travailleurs saisonniers en Nouvelle-Aquitaine est actuellement bien inférieur à la demande, tant en termes de quantité que de qualité. On retient qu'une résidence conçue pour des travailleurs saisonniers, basée sur un modèle classique en zone tendue, a de nombreuses faiblesses conduisant quasi-systématiquement à un échec à plus ou moins long terme.

La proposition faite ici est vouée à apporter des éléments de réponse précis et à renouveler les approches péremptoires face à un sujet aussi complexe. En proposant un projet novateur de résidence mobile, accompagné d'une étude de faisabilité, d'un modèle de gestion et de financement, on obtient une solution viable. Ce projet, au caractère expérimental, propose donc une solution nouvelle au défi territorial que pose les travailleurs saisonniers sur le territoire de la COBAS. Pour la réussite du projet, une démarche partenariale globale avec les collectivités territoriales est à mettre en place dès la phase pré-opérationnelle, pour les intégrer à la mise en marche du projet et ainsi faciliter, alléger les démarches et problèmes juridiques, réglementaires, économiques, mais aussi foncières par exemple.

Les travailleurs saisonniers bénéficieront d'un logement décent répondant à leurs besoins. Grâce au cadre mis en place autour et dans la résidence, ils pourront s'épanouir entre eux et partager librement leurs modes de vies.

Les entreprises trouveront leur compte avec la simplicité et la qualité du modèle proposé. Ainsi, leurs travailleurs saisonniers qualifiés seront fidélisés et capables d'une meilleure prestation grâce à des conditions de vie améliorées.

Les institutions publiques auront également tout intérêt à porter le projet aux côtés des autres acteurs déjà engagés. En le soutenant, elles auront accès à un nouvel levier de choix pour soutenir l'attractivité de leur territoire et de ses entreprises.

Le bailleur social Domofrance, grâce à ses compétences de gestionnaire et sa capacité à créer des liens entre divers acteurs, est capable de proposer une offre de logement de qualité, adaptée aux périodes saisonnières et avec un fonctionnement simple et efficace. Il pourrait ainsi disposer d'un outil viable, rentable et avec une très bonne visibilité.

Si le projet est développé pour s'insérer sur le territoire de la COBAS (Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud), il est suffisamment générique pour être déployé sur d'autres types de territoires, comme à la montagne ou sur les sites viticoles par exemple. A travers des illustrations architecturales cohérentes encore en cours d'élaboration avec l'étude menée, d'autres pistes de réflexion sont à venir.

Bibliographie

- <u>Faisabilité juridique de la résidence flottante :</u>

Littérature et autres textes

- L'AREFA Languedoc-Roussillon et la FDSEA de l'Hérault, *Cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et saisonniers*
- Conseil départemental de la Charente Maritime, *Projet d'aménagement du port de pêche de La Cotinière Commune de Saint-Pierre-d'Oléron*, décembre 2017
- KHAYATI Alice, *Les outils de gouvernance, de gestion et de planification sur le bassin d"Arcachon*, MAIA, 2011
- Ministère du logement et de l'habitat durable, *Fiche technique : Projet d'Intérêt Général*, septembre 2016
- PROMOFLUVIA, *Projet d'offre touristique : "vivre le fleuve" : immersion dans l'univers du transport fluvial de marchandises, Faisabilité réglementaire et juridique*, 15 juin 2016

Fondements juridiques et réglementaires

- *Code de l'urbanisme* : L102-1 ; R. 111-37 (HLL)
- *Code du travail* : R4228-26 à R4228-37 (section 3 : Hébergement des travailleurs)
- *Code rural* : R716-17 à R716-24 (Section 2 : Hébergement mobile et démontable des travailleurs
- *Code des Transports* : L4000-1 ; L4000-3 (embarcations sur les eaux intérieures) ; D4211-2 ; D4220-1 ; D4220-3 ; L4240-1 ; L4241-1 ; L4241-54 ; R. 4241-35 ; R. 4241-37 ; L5000-1 ; L5000-2 (navires) ; L5111-1 ; L5231-2 ; L5314-4 ; L5314-8 ; R5314-31
- *Directive européenne 2006/87/CE du Parlement européen et du conseil du 12 décembre 2006*
- *Division 242*
- *Division 243*
- *La fiche ADS N°2.1.9 du 28/06/17*
- *Arrêté du 20 décembre 2007 relatif à la délivrance des titres de navigation et aux prescriptions techniques applicables aux bateaux et engins de plaisance circulant ou stationnant sur les eaux intérieures*
- *Arrêté du 21 octobre 2016 relatif à l'immatriculation des navires et autres bâtiments en mer*
- *Règlement particulier de police et d'exploitation du port de plaisance d'Arcachon :* art. 12 ; 13; 14; 27; 28; 36
- *Code civil* : Art 528 et 531 et sa jurisprudence
- *La ministérielle à la question écrite n°76233 (M. Gosselin) du 15 septembre 2015*

- *La loi ESSOC du 10 août 2018*
- *Arrêté de création du 10 février 2016 portant décision du site Natura 2000 Bassin d'Arcachon et Cap Ferret*
- *Décret n° 2014-588 du 5 juin 2014 portant création du parc naturel marin du bassin d'Arcachon*

- Faisabilité juridique habitat mobile sur terre :

Littérature et autres textes

- AREFA Languedoc-Roussillon, *« Cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et saisonniers »*
- BRAUDO Serge, *« Dictionnaire du droit privé »*
- MESINI Béatrice, *« Quelle reconnaissance de l'habitat léger, mobile et éphémère ? »*, Techniques & Culture [En ligne], 56 | 2011
- Fiche ADS n° 2.1.9 – Habitats atypiques et alternatifs, Direction Générale de l'Aménagement, du Logement, et de la Nature, [en ligne], 28/06/2017
- Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, à la Question écrite n° 07189 de M. Jean Louis Masson, publiée dans le JO Sénat du 29/01/2009 – p.211
- Réponse du Ministère de l'Egalité des territoires et du logement à la Question écrite n° 23805 (Mme Guittet), (JOAN Q 6 août 2013, p. 8489)
- « Loi pour un Etat au service d'une société de confiance : dispositions en lien avec le logement », anil.fr, 30/08/2018, [en ligne]

Fondements juridiques et réglementaires

- *Code de l'urbanisme* :
  - *HLL* : R*111-31 (Définition HLL) ; R111-38 (Lieux d'implantations autorisés HLL) ; R. 111-39, R*421-8-2 (Installations mobiles accessoires) ; R. 421-9b (Déclaration préalable) ; R. 421-1, R. 421-2 et R. 421-9 (Permis de construire)
  - *RML* : R*111-33 (Définition RML) ; R*111-34 (Lieux d'implantations autorisés RML)
  - *Résidences mobiles à vocation d'habitat permanent* : R*111-51 (Définition) *; L'habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir* : L432-1 (Permis de construire)
  - *Caravanes* : R 111-47 (Définition) ; R. 111-48 à 50 (Installations interdites et dérogation) ; R*421-23d (Déclaration préalable)
  - *Autres dispositions* : L153-34 (Révision allégée du PLU)
- *Code du travail* : R4228 (Hébergement d'un salarié par son employeur)
- *Code rural* : Livre VII (Hébergement d'un salarié par son employeur sur une exploitation agricole)
- *Code de la route* : R.4331 (convois exceptionnels)

- Gouvernance :

Littérature et autres textes

- *"Les compétences des régions: aperçu après la loi NOTRe"*, Vie-publique.fr, http://www.vie-publique.fr/actualite/dossier/elections-regionales-2015/competences-regions-apercu-apres-loi-notre.html
- *"L'évaluation environnementale"*, Ministère de la Transition écologique et solidaire, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/levaluation-environnementale
- *"La concertation en urbanisme et aménagement"*, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE), http://www.caue77.fr/medias/files/atelier-urba-concertation-6pages.pdf
- *"Loi Alur : Participation du public - mesure relative à la concertation préalable facultative"*, Avril 2014, http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_participation_du_public_mesure_relative_a_la_concertation_prealable_facultative.pdf
- *Guide pratique "Cap vers la RSE. Faire de la responsabilité de l'entreprise un levier de performance"*, Mouvement des entreprises de France (MEDEF), 2012 https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/cadre-participation-du-public-au-titre-du-code-lenvironnement

Textes cadres

- Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII), région Nouvelle-Aquitaine, https://www.nouvelle-aquitaine.fr/sites/alpc/files/alpc_downloads_prg/field_alpc_downloads_prg_file/SRDEII%20Integral.pdf
- Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL), région Nouvelle-Aquitaine, https://www.nouvelle-aquitaine.fr/actions/devenir-premiere-destination-touristique-durable-france.html#Voir-le-Schéma-régional-de-développement-du-tourisme-et-des-loisirs
- PDALHPD (Plan départemental d'action pour le logement et l'hébergement des personnes défavorisées de la Gironde) 2016-2021
- Plan Local de l'Habitat (PLH) 2016-2021,, Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud (COBAS) https://www.agglo-cobas.fr/lagglo/competence-habitat/

Fondements juridiques et réglementaires

- Article R122-2 du Code de l'Environnement.
- Tableau annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

- Véhicules juridiques :

Sitographie

- http://www.les-scic.coop/sites/fr/les-scic/
- https://www.economie.gouv.fr/ess/scop-scic-cest-quoi

- https://www.afecreation.fr/pid804/scic.html
- https://www.creerentreprise.fr/creer-une-scic-avantages/

http://www.dynamique-mag.com/article/la-societe-cooperative-d-interet-collectif-scic.2593

- Charte d'adhésion :

Littérature et autres textes

- *Guide du logement saisonnier*, http://www.pluriactivite.org/IMG/pdf/Guide_logement_saisonnier_RESO.pdf
- *Étude « Plus de 171 000 contrats saisonniers, les ¾ générés par le tourisme et l'agriculture »*, Insee Analyses Nouvelle-Aquitaine, mars 2017 https://www.insee.fr/fr/statistiques/2661728
- *"Convention entre l'Etat et l'Union d'économie sociale du logement relative à l'intervention du 1% Logement dans la location-accession, le logement locatif et la rénovation urbaine"*, 15 juillet 2004 http://www.financement-logement-social.logement.gouv.fr/IMG/pdf/etat_uesl_15_07_2004_cle785c1a.pdf
- Guide du logement aidé pour les salariés saisonniers du tourisme, publié le mardi 17 septembre 2013 http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/guide-du-logement-aide-pour-les-salaries-saisonniers-du-tourisme?id_courant=1242
- *Guide "Entrepreneur responsable, pourquoi pas moi? Diagnostic et plan d'actions"*, Fédération Nationale des CREPI (Clubs Régionaux d'Entreprises Partenaires de l'Insertion), 2013
- COURRENT Jean-Marie, *RSE et développement durable en PME. Comprendre pour agir.* Louvain-la-Neuve, De Boeck Supérieur, « Petites Entreprises & Entrepreneuriat », 2012
- *Guide "Cap vers la RSE pour les TPE/PME: c'est possible !"*, Mouvement des entreprises de France (MEDEF), 2017
- *Guide pratique "Cap vers la RSE. Faire de la responsabilité de l'entreprise un levier de performance"*, Mouvement des entreprises de France (MEDEF), 2012

Annexes

Annexe n°1 : Faisabilité juridique

- ***Habitat mobile sur l'eau***

Introduction : rappel du projet.

Un bailleur social a pour projet l'élaboration d'une résidence flottante mobile pour des travailleurs saisonniers. Le projet répond au défi pour ces travailleurs de se loger sur leur lieu de travail durant la saison, c'est la raison pour laquelle le logement est mobile. Il suit la saisonnalité des activités (et sera ainsi déplacé tous les 6 mois pour suivre cette saisonnalité). Il est ici envisagé son amarrage dans un port de plaisance comme celui d'Arcachon et son déplacement à la fois sur le domaine maritime et sur les eaux intérieures, puisqu'il peut par exemple remonter la Garonne pour aller rejoindre les domaines viticoles (l'amarrage sur les voies fluviales est donc également évoqué ci-dessous).

La résidence, montée sur barges, est déplacée à l'aide d'un bateau pousseur. Elle fait 8m de largeur sur 36m de long. La programmation de la résidence, concernant les surfaces, le nombre de logements et le nombre de salariés logés, est la suivante :

	Nombre de logements	Nombre d'occupants	Typologie	Locaux	Surface utile
	16	1	Chambre	Chambre (10m²), salle d'eau (5m²)	15 m²
	4	1 – 2	T1	Séjour (15m²), salle d'eau (5m²), cuisine (5m²).	25 m²
	4	2 – 3 (colocation, couple ou famille)	T2	Séjour (15m²), chambre (10m²), salle d'eau (5m²), cuisine (10m²).	40 m²
	/	/	Espaces communs	Cuisine (15m²), living room (30m²), espace extérieur.	70 m²
		/	Espaces de services	Local vélo (15m²), laverie (15m²)	40 m²
	/	/	Annexes	Local technique (8 m²), local ménage (8m²)	20 m²
Total :	24	36			680 m²

Synthèse de la programmation générale n°1.

Le caractère inédit et innovant de ce projet, de même que le cadre juridique assez vague concernant les résidences flottantes déplaçables peut causer un certain nombre d'obstacles à la mise en œuvre du projet. Il est donc ici proposé un cadrage juridique, au vu du droit français, permettant d'appuyer la construction et la mise en œuvre de ce projet.

Le projet peut-il prétendre au statut de PIG (Projet d'Intérêt Général) ?

L'article L102-1 du Code de l'urbanisme rappelle les conditions pour prétendre à la qualification de PIG. Le projet ici traité semble correspondre à ce statut puisqu'il est *"destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement [...] à l'accueil et au logement des personnes défavorisées*", ici les travailleurs saisonniers.

Le préfet a la compétence pour qualifier juridiquement un projet de PIG ou non, de façon discrétionnaire. (R102-1 du code de l'urbanisme). Si le projet est accepté, alors il doit être "*inscrit dans un document de planification prévus par les lois et règlements, approuvée par l'autorité compétente et ayant fait l'objet d'une publication*", en l'occurrence le PLU ou/et le "Règlement de police du port de plaisance d'Arcachon".

Il serait donc intéressant de creuser cette éventualité car si le projet est reconnu comme PIG, alors la compatibilité des documents de planification susmentionnés avec le projet sera facilitée, ces derniers devant être modifiés.

Le droit des travailleurs salariés saisonniers :

La résidence à vocation d'accueillir des travailleurs saisonniers. La résidence de ce point de vue doit alors répondre à certaines exigences.

La définition d'un travailleur saisonnier est rappelé par la loi dans le code du travail[34]. Ce statut reconnu implique notamment pour la résidence des règles de sécurité sanitaire et d'hygiène générales.

La quatrième partie du code du travail concernant "*la santé et la sécurité au travail*" est très claire sur le sujet. La section 3 de l'article R4228 du Code du travail, dans ses dispositions R4228-26 à R4228-37 est entièrement dédiée à la question de l'hébergement des travailleurs. De même l'article R716 du Code rural concerne l'hébergement des salariés agricoles. Il est nécessaire de s'y référer, la résidence étant vouée à accueillir des travailleurs viticoles. La section 2, des dispositions R716-17 à R716-24, concerne le logement mobile et démontable.

Ces différents textes donnent les règles à respecter concernant l'isolation, la salubrité, l'état des installations d'eau et d'électricité, de luminosité, de ventilation, de températures, de la taille des pièces…

[34] loi n°2016-1088 du 8.8.16 : art. 86 du Code du travail : L.1242-2

Il importe donc de se référer à ces textes dans le cadre de ce projet de résidence pour des travailleurs saisonniers pour la programmation et l'étude de faisabilité technique. Le projet doit être validé par l'inspection du travail avant l'accueil des résidents.

<u>Quel est le statut juridique de la résidence :</u>

La résidence étant flottante, il faut se tourner du côté du Code des transports pour trouver des éléments de réponse, et se pencher sur deux régimes différents : celui concernant le domaine public des eaux intérieures défini à l'article L4000-1 et celui concernant le domaine public maritime défini à l'article L5000-1.

➔ *Sur les eaux intérieures* ***:***

Le Code des transports reconnaît quatre types d'embarcations sur les eaux intérieures à l'article L4000-3 :

- Les bateaux : "*toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer*"

- Les engins flottants :" *toute construction flottante portant des installations destinées aux travaux sur les eaux intérieures*"

- **Les établissements flottants : "*toute construction flottante qui n'est pas normalement destinées à être déplacée*"**

- Les matériaux flottants : "*toute construction ou objet flottant apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant.*".

La fiche ADS N°2.1.9 du 28/06/17 sur les "*habitats atypiques et alternatifs*" reconnaît également le statut "*d'habitat flottant*" sur le domaine public fluvial, dans sa section 2 sur les habitats de loisir (définis à l'article R. 111-37 du Code de l'urbanisme) et par essence mobiles et saisonniers.

A l'issu de l'analyse de ces statuts, le projet ici traité n'ayant pas pour vocation première la navigation, il entre dans la catégorie des "*établissements flottants*", le terme de "*normalement*" laissant la possibilité de déplacer l'établissement de façon ponctuelle.

➔ *Sur le domaine maritime :*

Le code des transports concernant le domaine maritime est beaucoup plus flou. Cela est à la fois une aubaine et une difficulté pour le projet, le cadre juridique étant quasi-inexistant pour une résidence amarrée à un port de plaisance.

Le code des transports ne reconnait ainsi que les "navires" sur le domaine maritime, ainsi définis à l'article L5000-2 " *Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-*

ci". La résidence flottante doit alors, sur le domaine maritime, se plier au statut de navire.

Quelles obligations d'immatriculation ?

➔ *Sur les eaux intérieures :*

L'article D4220-1 du Code des transports précise que tout établissement flottant doit être muni d'un titre de navigation.

Au regard de l'arrêté du 20 décembre 2007 relatif à la délivrance des titres de navigation et aux prescriptions techniques applicables aux bateaux et engins de plaisance circulant ou stationnant sur les eaux intérieures, il faut donc faire enregistrer l'établissement flottant auprès de la DDTM (direction départemental du territoire et de la mer) pour obtenir un titre de navigation en eau intérieur.

La longueur de la coque étant supérieure à 15m, le numéro d'immatriculation doit obligatoirement être visible depuis l'extérieur sur les deux côtés de l'établissement flottant, suivi de la lettre F.

➔ *Sur le domaine maritime :*

Au regard de l'article L5111-1 relatif à l'identification des navires et au regard de l'arrêté du 21 octobre 2016 relatif à l'immatriculation des navires et autres bâtiments en mer, il est prescrit :

- La francisation du navire pour les navires de plus de 7 mètre. La demande se fait auprès des services de douanes dans le port d'attache.
- L'immatriculation se fait auprès de la Délégation à la mer et au littoral
- Les marques d'identifications doivent être visibles de chaque côté et également en interne.

Il est donc important pour le projet ici traité de suivre la procédure adéquate. Il faut également souligner ici qu'en vertu des articles D4220-1 et D4220-3 du Code des transports, un navire enregistré pour une navigation maritime est autorisé à entrer sur les eaux intérieures. Dans le cas présent, l'immatriculation comme navire est alors suffisante.

Des règles de construction et de sécurité supplémentaires :

La résidence étant flottante, le droit prend en compte les spécificités de ce terrain d'implantation particulier, et est au sujet de la sécurité plus contraignant, d'autant que la résidence est vouée à accueillir des résidents.

A ce sujet il faudra en temps voulu se pencher sur la question des assurances concernant l'infrastructure et ses résidents, ce qui ne sera pas traité ici, puisqu'il s'agit d'un cadrage juridique pour la phase opérationnelle de mise en œuvre du projet.

Ces règles de sécurité sont nombreuses et les énumérer une à une serait fastidieux. Globalement elles concernent d'une part les règles de sécurités générales (présence de gilet, d'embarcations d'urgence…), et d'autre part les règles de construction (système électrique, matériaux spéciaux, disposition des pièces…).

En eaux intérieures, l'article D4211-2, relatif à ces règles de sécurité, se réfère à la directive européenne 2006/87/CE du Parlement européen et du conseil du 12 décembre 2006 concernant notamment les prescriptions techniques des bateaux. Son chapitre 16 se concentre spécifiquement sur les embarcations destinées à être poussées ("Dispositions particulières pour les bâtiments destinés à faire partie d'un convoi poussé, d'un convoi remorqué ou d'une formation couplée").

Pour ce qui est du domaine maritime, il faut se référer à la division 242 de la direction des affaires maritimes (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), relatives aux règles de sécurité applicables à la navigation de plaisance en mer pour des embarcations dont la longueur de la coque est supérieure à 24m.

La résidence ici mentionnée a la particularité d'évoluer sur les deux domaines. Il faudra donc veiller à ce que l'ensemble des règles soient respectées pour avoir une résidence polyvalente.

Enfin la Division 243 concernant les navires de plaisance de compétition et d'expérimentation permet cependant une certaine flexibilité pour l'innovation des architectes, responsables alors de leur projet. Le projet ici traité s'inscrit donc également dans cette division. Un dossier technique du navire est à adresser à la mission de la navigation de plaisance. Dans cette même perspective, la loi ESSOC du 10 août 2018 (La loi pour un État au service d'une société de confiance) introduit également un "permis d'expérimenter" qui permettra de déroger à certaines réglementations de construction. Cette piste de réflexion est intéressante dans le cadre du projet ici traité.

<u>L'amarrage de la résidence :</u>

➔ *Sur les eaux intérieures :*

Le règlement général de police prévu par le code des transports et reconnu par l'article L4241-1 prévoit dans sa sous-section 7 les "*dispositions relatives aux règles de stationnement*" pour les eaux intérieures (L4241-54).

Le stationnement est ensuite soumis à l'obtention préalable d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial délivrée par son gestionnaire, c'est-à-dire la plupart du temps les Voies Navigables de France et la Direction Territoriale des Territoires.

➔ *Dans un port de plaisance maritime :*

Le cas du stationnement et de l'amarrage dans un port de plaisance concerne directement le cas présentement traité.

Au regard de la sous-section "*Domaine public portuaire*" du code des transports (article R5314, dispositions 28 à 33), les eaux d'un port de plaisance sont domaines inaliénables de l'Etat, le droit d'usage et de mouillage à un poste d'amarrage se fait sous contrat d'amodiation (art R5314-31 du code des transports), c'est-à-dire le droit d'occuper l'espace public contre une redevance. Cela se fait par une convention d'occupation temporaire signée avec la capitainerie du port, à renouveler chaque année.

En ce qui concerne le port d'Arcachon, puisque c'est le port choisi pour ici pour l'amarrage du bateau, le "règlement particulier de police et d'exploitation du port de plaisance d'Arcachon" traite de ces sujets à articles 12 "Amarrage", à l'article 28 relatif au stationnement des navires et à l'article 36 relatif aux redevances.

Cette redevance donne droit à l'amodiation et aux services du port (c'est-à-dire le raccord aux réseaux principalement). Elle est mensuelle.

L'article 27 "Annexes" stipule l'interdiction de la présence d'annexes entre les embarcations. Dans le présent projet, des annexes pour les terrasses et les plateformes de phytoépuration sont prévues.

Il faut alors :

- Soit envisager une demande de dérogation par décret de l'autorité investie du pouvoir de police dans le port, à savoir la régie et donc le maire, voire le préfet. Si le projet est retenu comme PIG, la crédibilité de la demande de dérogation sera plus élevée.
- Soit envisager une autre solution technique et architecturale que ces annexes
- Soit envisager ces plateformes non pas comme des annexes, mais comme des entités à amarrer à part entière

<u>Y-a-t-il nécessité d'un permis de construire ou de prise en compte du PLU ?</u>

L'article 531 du code civil classe "*les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux*" comme des biens meubles. Selon l'article 528 du code civil, "*sont meubles par leur nature les biens qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre*".

La résidence ici traitée ayant pour vocation sa mobilité entre dans cette catégorie des biens meubles. Elle se déplace d'un point A à un point B tous les six mois.

La résidence stationnant temporairement à certains endroits, elle n'est pas soumise aux autorisations d'urbanisme. Elle échappe au permis de construire et aux contraintes du PLU, dans la mesure où elle ne va pas s'intégrer de manière durable

dans le paysage. Cela est précisément éclairé par la réponse ministérielle à la question écrite n°76233 (M. Gosselin) du 15 septembre 2015 et également à la jurisprudence se rapportant à l'article 531 du code civil[35].

Le projet échappe donc au permis de construire. Dans une zone littorale, et à moins de 500m d'un monument classé historique, il est tout de même important de soumettre le projet à l'architecte des bâtiments de France.

Les règles à respecter une fois amarré :

Le règlement à prendre en compte ici, dans le cas où le port d'amarrage choisi est Arcachon (mais chaque port ou zone de stationnement fluviale à son règlement propre à respecter, avec des similitudes importantes) est le "règlement particulier de police et d'exploitation du port de plaisance d'Arcachon".

Il est important de respecter entièrement les dispositions de ce règlement notamment concernant les questions environnementales (rejet des eaux grises, gestions de déchets des articles 17 à 19) mais aussi et surtout de sécurité.

De ce point de vue, les articles 13, relatif aux "déplacements et manœuvres sur ordre", et 14, relatif aux "mesures d'urgence", peuvent poser problème car ils requièrent la possibilité de déplacer l'embarcation sur ordre des agents du port à tout moment, ce qui dans notre cas n'est pas possible.

Une solution envisageable serait encore une fois de faire une demande de dérogation par décret de l'autorité investie du pouvoir de police dans le port, à savoir la régie et donc le maire, voire le préfet. Il faudrait alors envisager un emplacement sur le port qui ne gênerait en aucun cas la circulation, et mettre en place un plan d'évacuation d'urgence spécifique. Dans une situation extrême, où le déplacement ne pourrait être évité, il faut inclure dans les assurances un service d'urgence de déplacement par bateau pousseur (envisageable avec le matériel et les services du port).

Il est également primordial de rester conforme au droit environnemental inscrit dans le code de l'environnement (au livre III "Espaces naturels", titre III "Parcs et réserves", chapitre IV "aires marines protégées") au regard notamment :

- De la zone Natura 2000, dont le port fait partie, (Arrêté de création du 10 février 2016 portant décision du site Natura 2000 Bassin d'Arcachon et Cap Ferret (zone spéciale de conservation)).

- Du Parc Naturel Maritime du Bassin d'Arcachon (Décret n° 2014-588 du 5 juin 2014 portant création du parc naturel marin du bassin d'Arcachon).

[35] Sur la question de l'exigence du permis de construire pour l'installation de bateaux-logements ou de maisons flottantes: V. ● TGI Nanterre, 8 nov. 1979: *D. 1980. 377, note Charles;* sur appel: ● Versailles, 21 mai 1980: *JCP 1981. II. 19571, note Liet-Veaux.* – V. aussi Liet-Veaux, *D. 1979. Chron. 260.*

Le moment du déplacement :

En écho au chapitre précédent, les règles environnementales sont à prendre en considération pour les raisons similaires, notamment concernant la pollution marine.

➔ *Sur les eaux intérieures :*

"L'article R. 4241-35 du code des transports prévoit que les déplacements des bateaux dont les dimensions ne répondent pas aux caractéristiques de la voie d'eau sont soumis à autorisation, nommée "autorisation spéciale de transport" (AST). Cette autorisation est également applicable aux engins flottants, matériels flottants ou établissements flottants en application de l'article L. 4240-1 du même code.

Pour le déplacement d'un établissement flottant ou d'un matériel flottant, en l'absence de risque d'entrave ou de danger pour la navigation, une autorisation du gestionnaire de la voie d'eau remplace l'AST. (article R. 4241-37 du code des transports)"[36]

Il faudra donc pour le déplacement de la résidence se renseigner auprès des VNF pour savoir quelles autorisations demander au préfet du lieu d'arrivée du transport. Cette demande d'autorisation doit se faire au moins 15 jours avant le déplacement.

➔ *Sur le domaine maritime :*

Après examens des textes juridiques, et notamment du code des transports, il ne semble pas que sur le domaine maritime d'autorisation spécifique soit à obtenir pour le déplacement. L'article L5231-2 évoque simplement une carte de circulation qui est délivrée lors de l'immatriculation, évoquée au chapitre IV de ce document.

La création d'un ponton :

Au regard de la taille et des disponibilités d'amarrage sur le port d'Arcachon, il a été évoqué l'éventualité de la construction d'un nouveau ponton. Comment une extension de port peut-elle être dans cette mesure envisagée ?

L'article L5314-8 du code des transports stipule que "*Par dérogation aux articles L. 5314-1, L. 5314-2, L. 5314-4, L. 5314-5 et L. 5314-11, en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, les décisions de création et d'extension de port sont prises par le préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des conseils régionaux concernés*".

Le SCoT du Bassin d'Arcachon a été rejeté en appel par la cour administrative de Bordeaux le 29 décembre 2017, il est donc annulé.

[36] Ministère chargé des transports, Notice d'information à la demande d'autorisation spéciale de transport Navigation fluviale

Le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) date de 2004, avant la loi de 2005, donc il ne nécessite pas de révision tous les dix ans. Dans ces termes, c'est le maire alors qui prend les décisions finales d'extension ou d'aménagement du pouvoir, puisqu'il est investi de ce pouvoir (art. L5314-4 du code des transports). Il faut aussi prendre garde à ce que le projet soit compatible avec le SAGE " Bassin de la Leyre et milieux associés", piloté par le préfet de Gironde et impactant le bassin d'Arcachon dans son ensemble.

Il faudra également que le projet d'un nouveau ponton réponde aux orientations définies dans les chartes et plans d'actions des zones naturelles protégées déjà évoquées et autres directives environnementales du code de l'environnement et de l'application des directives européennes relatives aux Plans d'Action pour le Milieu Marin.

- Ce chapitre n'a pas pour prétention de cadrer juridiquement la création d'un ponton, mais de donner la mesure de l'ampleur d'un tel projet. Il serait préférable donc pour le projet ici traité, de trouver un port d'attache où l'emplacement serait déjà présent.

- ***Habitat mobile sur terre :***

<u>Présentation du projet :</u>

Domofrance cherche à implanter sur un territoire un projet de **résidence pour travailleurs saisonniers**, qui puisse être **déplacée** selon les besoins de son public-cible. Il doit être maintenu sur le territoire en saison touristique haute (**six mois : d'avril à septembre**).

L'enjeu pour le bailleur est de proposer une solution innovante répondant aux besoins spécifiques de ces travailleurs, sur un territoire où la disponibilité de foncier est particulièrement tendue, et en particulier durant la haute saison. La programmation prévue du projet (nombre de salariés logés, nombre de logements, surfaces) est la suivant : se rapporter au tableau du cadrage précédent.

Mais le **caractère inédit du projet** peut également constituer un obstacle à sa mise en place. Le **manque de cadres juridiques** définissant précisément ses conditions d'implantation, ainsi que **de jurisprudence** représentent un risque quant à sa faisabilité.

L'objet de cette étude est donc de tenter de déterminer, au vu des règles de droit, si un projet d'habitat mobile peut être implanté sur le territoire du bassin d'Arcachon, et selon quelles conditions.

Dispositions relatives à l'hébergement d'un salarié par son employeur :

Dans l'article R4228 du Code du travail, les dispositions R4228-26 à R4228-37 forment une section à part entière concernant les critères à respecter pour la mise en place de l'hébergement d'un salarié par son employeur. Ces dernières précisent les conditions de logement minimales qu'un employeur doit assurer pour le confort de ses employés, en termes de surface, température intérieure, installations électriques, équipements fournies, sanitaires, hygiène. Il importe donc de s'y référer dans le cadre d'un projet de résidence pour les travailleurs saisonniers.

Il peut être également nécessaire de se référer aux dispositions relatives à l'hébergement des travailleurs prévues au livre VII du Code rural, dans le cas où la résidence mobile est amenée à être implantée sur un domaine viticole, par exemple.

Le tableau ci-dessous résume ces dispositions, dans le cas d'un logement collectif en résidence montable et démontable pour les salariés et les travailleurs saisonniers[37].

Nombre de personnes et surface totale minimale		Dès 4 occupants : superficie minimale du mobil-home de 50 m². Nombre d'occupants limité) 6 lorsque le mobil-home est destiné au sommeil. ⚠
Cuisine et réfectoire	Superficie	Si le nombre de salariés est supérieur à 3 : 1 pièce à usage de cuisine et 1 à usage de réfectoire séparés. Superficie minimale de 7 m² pour un occupant + 2 m² par occupant supplémentaire. ⚠
	Conditions particulières	La cuisine n'est pas obligatoire si l'employeur prend en charge la préparation des repas. Mais un espace équipé doit être aménagé pour la préparation et le repas en dehors des jours ouvrés.
Sommeil	Superficie	Séparation hommes et femmes obligatoires, sauf si le logement est à l'usage exclusif d'un couple. Superficie minimale : 6 m² pour un occupant. ⚠
	Equipements	Les lits ne doivent pas être superposés. 1 literie équipée, propre et en bon état et 1 armoire individuelle fermant à clef par salarié.
	Conditions particulières	Si le nombre de salariés est inférieur ou égal à 3, le lieu de sommeil peut aussi servir aux repas.
Installations sanitaires	Conditions particulières	Si l'hébergement ne dispose pas d'installations sanitaires intérieures, une salle de bain doit être aménagée, comportant les installations identiques à celles d'un logement collectif permanent. Séparation hommes et femmes obligatoire.

Synthèse du cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et des saisonniers

Quel statut juridique pour l'habitat mobile ?

Il y a trois types d'habitat mobile pris en compte par le droit :

- Les **HLL (Habitation légère de loisir)** qui sont des « ***constructions démontables ou transportables****, destinées à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisirs* » (article R*111-31 du Code de l'urbanisme).

- Les **RML (Résidence mobile de loisir)**, **«** *les* ***véhicules terrestres habitables*** *qui sont destinés à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir, qui* ***conservent des moyens de mobilité*** *leur permettant d'être déplacés par traction* ***mais que le code de la route***

[37] AREFA Languedoc-Roussillon, « Cadre juridique et réglementaire du logement des salariés et saisonniers »

interdit de faire circuler » (article R*111-33 CU). Entrent alors dans la catégorie des RML les mobil-home. Un RML ayant perdu ses moyens de mobilité est considéré comme un HLL.

- La **caravane**, considérée comme « *un **véhicule terrestre** destiné à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisirs, **qui conserve en permanence des moyens de mobilité lui permettant de se déplacer ou d'être déplacée***[38] ». Le Code de la route n'interdit donc pas leur circulation (article R111-47).

On peut distinguer une quatrième catégorie, définie notamment au sein de la fiche ADS n°2.1.9 du 28/06/2017 sur l'**« habitat atypique et alternatif »**, que sont les résidences démontables, comme les tentes, tipis, yourtes, maisons flottantes ou containers. Elle identifie les **résidences à vocation d'habitat permanent** et les **résidences à vocation de loisir**[39].

Les **résidences à vocation d'habitat permanent** sont définies par l'article R*111-51 du CU, dans lequel sont listés les critères cumulatifs *sine qua non* pour définir une résidence comme telle. Parmi ces derniers, on trouve le suivant : « *Elles sont destinées à l'habitation et occupées à titre de résidence principale au moins huit mois par an* ». **Le projet du bailleur n'entre donc pas dans cette qualification juridique, puisque la résidence est vouée à être déplacée tous les six mois.**

Les **résidences à vocation de loisir** ne sont pas définies dans le CU, mais **sont apparentées** par la doctrine (« *travaux contenant les opinions exprimées par des juristes, comme étant le résultat d'une réflexion portant sur une règle ou sur une situation ou sur une institution*[40]») **aux HLL**, « *si elles comportent des équipements intérieurs, tels que des blocs de cuisine ou sanitaires*[41] ». Si elles n'en comportent pas, elles sont **assimilées à des tentes**, et obéissent donc aux mêmes règles de droit. Cependant, cela ne devra pas être le cas pour les résidences issues du projet, puisqu'elles devront répondre à un **niveau d'exigences concernant les infrastructures particulièrement élevé**, et ce notamment pour s'inscrire dans les cadres définis par le **Code du travail**.

A l'issue de l'examen des statuts juridiques encadrant les différents types d'habitat mobile déjà existants, il apparaît que certains d'entre eux ont été écartés, au vu des caractéristiques du projet et des règles de droit : celui des tentes, et celui des résidences à vocation d'habitat permanent.

---

[38] Béatrice Mésini, « Quelle reconnaissance de l'habitat léger, mobile et éphémère ? », Techniques & Culture [En ligne], 56 | 2011

[39] Fiche ADS n° 2.1.9 – Habitats atypiques et alternatifs, Direction Générale de l'Aménagement, du Logement, et de la Nature, [en ligne], 28/06/2017

[40] Serge Braudo, « Dictionnaire du droit privé »

[41] Réponse du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, à la Question écrite n° 07189 de M. Jean Louis Masson, publiée dans le JO Sénat du 29/01/2009 – p.211

Critères d'implantation et régimes d'autorisation des différents types d'habitat mobile

- Les **RML (Résidence mobile de loisir)** : Concernant l'implantation des RML, elle est définie par l'article R*111-34 du Code de l'urbanisme. La réponse ministérielle à question écrite de 2013 au Ministère de l'Egalité des territoires et du logement précise qu'« *une résidence mobile de loisir (RML) ne peut être installée, dans les conditions de l'article R. 111-34,* ***que sur des emplacements situés soit dans les parcs résidentiels de loisirs, soit dans les terrains de camping, soit dans les villages vacances***. ***Toute implantation d'une RML en dehors de ces emplacements dédiés est par conséquent interdite*** *et ne peut faire l'objet d'aucune autorisation au titre du code de l'urbanisme*[42] ».

Le **caractère très contraignant des critères d'implantation et du régime d'autorisation** des RML rend peu **opportun le choix d'une telle forme de résidence pour le projet pour les saisonniers**. En effet, du fait du profil du public-cible, qui est présent sur le territoire lors de la haute saison touristique, les emplacements autorisés aux RML ne seraient pas disponibles lorsque le projet l'exigerait.

- La **caravane** : selon l'article R*421-23d du CU, l'installation pour une durée de plus de trois mois par an d'une caravane est soumise à déclaration préalable. Les dispositions R111-48 à R111-50 de l'article R111 du CU définissent les conditions d'installation d'une caravane. Une caravane est considérée installée à partir du moment où elle n'est pas attelée à un véhicule. Si elle est attelée, elle est stationnée, et est donc soumise au Code de la route.

- Les **HLL (Habitation légère de loisir)** : l'article R111-38 du CU désigne les structures d'accueil collectives où les HLL peuvent être implantées : parcs résidentiels de loisirs, terrains de camping classés, certains villages de vacances, certaines dépendances des maisons familiales de vacances. Leur implantation est soumise à une déclaration préalable si la surface de plancher (SDP) est > à 35m² (R. 421-9b du CU) (aucune formalité si la SDP est inférieure), et au droit commun des autorisations d'urbanisme pour les emplacements cédés ou loués pour une durée supérieure à 2 ans dans les terrains de camping, village de vacances et dépendances de maisons familiales.

Les HLL, contrairement aux RML, peuvent également être implantés en dehors des structures d'accueil collectives définies à l'articles R111-38. Elles sont alors soumises au droit commun des constructions, c'est-à-dire à déclaration préalable si leur surface est comprise entre 5 et 20m² SDP **ou à permis de construire** lorsqu'elle est supérieure à 20m², comme toute construction nouvelle (articles R. 421-1, R. 421-2 et R. 421-9 du CU).

[42] Réponse du Ministère de l'Egalité des territoires et du logement à la Question écrite n° 23805 (Mme Guittet), (JOAN Q 6 août 2013, p. 8489)

- L'**habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir** : en l'absence d'une réglementation préexistante, le statut juridique d'une résidence mobile pour travailleurs saisonniers sera celui de l'habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir, qui est apparenté par la doctrine à celui des HLL. **Les conditions d'implantation d'une telle résidence seront donc les mêmes que pour les HLL**.

L'article L432-1 du CU précise :

« *Lorsqu'une construction est destinée à être périodiquement démontée et réinstallée, le permis précise la ou les périodes de l'année pendant lesquelles la construction doit être démontée. (…) Un nouveau permis n'est pas exigé lors de chaque réinstallation*. »

A l'issue de l'examen des critères d'implantation et des régimes d'autorisation relatifs aux différents types d'habitat mobile, ont été écartés les RML pour mettre en forme un projet de résidence pour travailleurs saisonniers. **Le projet peut alors prendre la forme d'une HLL, d'un habitat atypique ou alternatif à vocation de loisir apparenté à une HLL, ou d'une caravane**. Dans les deux premiers cas, la résidence sera donc soumise au droit commun des constructions, et plus particulièrement a permis de construire.

Les installations mobiles accessoires :

Le code de l'urbanisme répertorie des installations mobiles accessoires aux HLL, dont l'installation est nécessaire d'être prévue dans le cadre d'un projet de résidence pour travailleurs saisonniers (art. R. 111-39 CU). Ces installations mobiles accessoires, que sont les terrasses, les rampes d'accès et les auvents, notamment, peuvent être accolées aux HLL. Elles ne doivent pas être tenues au sol par fixation définitive, de manière à « *pouvoir être, à tout moment, facilement et rapidement démontables* ». Ainsi, **en raison de leur caractère amovible, ces installations sont dispensées de toute formalité** au titre du CU (art. R*421-8-2 CU), si la HLL est bien implantée dans l'enceinte des lieux prévus à l'article R111-38. **Si ces conditions cumulées d'implantation et de caractéristiques d'amovibilités de son pas respectées, ces installations relèvent du droit commun**.

Dispositions relatives au déplacement d'une résidence mobile :

Dans le cas où le logement doit être déplacé par la route, il peut être nécessaire de faire appel à un **convoi exceptionnel. Le transport exceptionnel concerne les cas où les marchandises dépassent les limites réglementaires définies dans le Code de la route.** Dans cette situation, plusieurs règles sont à respecter. Tout d'abord il est nécessaire d'avoir une autorisation préfectorale. Les cas dans lesquels un convoi exceptionnel est nécessaire se trouvent dans l'article R.4331. Celui-ci prévoit que les dispositifs d'un convoi exceptionnel s'appliquent à certaines catégories de véhicules. Dans le cas de déplacement de modules, il peut être nécessaire de mobiliser des véhicules à moteur ou remorque de grande ampleur. En outre, il est nécessaire

d'effectuer des vérifications préalables concernant le trajet emprunté. Dans le cas d'un logement déplaçable, il sera donc nécessaire de faire appel à un convoi exceptionnel. Si plusieurs catégories existent, la catégorie 1 permet de transporter des modules jusqu'à 48 tonnes et 3 mètres de large.

Perspectives pour l'application du projet :

Le droit en matière d'habitat mobile est relativement souple, du fait du peu de cas concernés. Un même projet peut être accepté ou refusé localement selon l'évaluation de l'urgence de la situation ou sa qualification comme intérêt général. Son implantation doit prendre en compte les documents réglementaires applicables sur le territoire. Au besoin, une demande de modification du PLU peut-être déposée auprès de la commune du territoire concerné. L'article L153-34 du CU définit par ailleurs une procédure de révision dite allégée du PLU, à laquelle il peut être avantageux de recourir, selon les cas de figure.

Il existe des outils juridiques qui peuvent permettre de faciliter, voire rendre possible son implantation. La loi pour un Etat au service d'une société de confiance (ESSOC) du 10 août 2018 prévoit des dispositions de simplification des relations entre les parties prenantes de la société, notamment en matière d'habitat et à la construction[43]. Ainsi, l'article 49 de la loi, reprenant la loi relative à la liberté de la Création, à l'architecture et au patrimoine de 2016 qui a instauré un « permis de faire », en élargit les champs d'application. Cela va dans le sens d'une plus grande possibilité pour la construction de projet innovants. L'article autorise ainsi le gouvernement à prendre deux ordonnances permettant de déroger au Code de la construction et de l'habitant. Il introduit le « permis d'expérimenter ». Le projet de résidence mobile pour travailleurs saisonniers réalisé par un bailleur social s'inscrit dans une démarche innovante qui peut permettre d'entrer dans le cadre de ces ordonnances.

[43] « Loi pour un Etat au service d'une société de confiance : dispositions en lien avec le logement », anil.fr, 30/08/2018, [en ligne]

Annexe n°2 : Tarifs d'amarrage du port de plaisance d'Arcachon

PORT DE PLAISANCE

TARIF PASSAGERS
ETE 2018
(1/04 au 30/09 inclus)

Catégorie de A à ZZ

CATEGORIE	LONGUEUR	LARGEUR	REDEVANCE T.T.C.	
			Mois	Jour
A	Jusqu'à 4.99 m	2,00 m	307 €	18 €
B	5 à 5.49 m	2,15 m	356 €	20 €
C	5.50 à 5.99 m	2,30 m	407 €	23 €
D	6 à 6.49 m	2,45 m	463 €	26 €
E	6.50 à 6.99 m	2,60 m	520 €	30 €
F	7 à 7.49 m	2,70 m	548 €	31 €
G	7.50 à 7.99 m	2,80 m	604 €	35 €
H	8 à 8.49 m	2,95 m	669 €	38 €
I	8.50 à 8.99 m	3,10 m	732 €	42 €
J	9 à 9.49 m	3,25 m	786 €	45 €
K	9.50 à 9.99 m	3,40 m	851 €	49 €
L	10 à 10.49 m	3,65 m	916 €	52 €
M	10.50 à 10.99 m	3,70 m	962 €	55 €
N	11 à 11.49 m	3,85 m	1 020 €	58 €
O	11.50 à 11.99 m	4,00 m	1 043 €	60 €
P	12 à 12.99 m	4,30 m	1 199 €	69 €
Q	13 à 13.99 m	4,60 m	1 421 €	81 €
R	14 à 14.99 m	4,90 m	1 549 €	89 €
S	15 à 15.99 m	4,90 m	1 700 €	97 €
T	16 à 17.99 m	5,20 m	1 962 €	112 €
U	18 à 19.99 m	5,70 m	2 707 €	155 €
V	20 à 21.99 m	6,20 m	3 049 €	174 €
W	22 à 23.99 m	6,70 m	3 424 €	196 €
X	24 à 25.99 m	7,20 m	3 882 €	222 €
Y	26 à 27.99 m	7,70 m	4 362 €	249 €
Z	28 à 29.99 m	8,20 m	4 860 €	278 €
ZT	30 à 31.99 m	8,70 m	5 380 €	307 €
ZU	32 à 33.99 m	9,20 m	5 917 €	338 €
ZV	34 à 35.99 m	9,70 m	6 473 €	370 €
ZW	36 à 37.99 m	10,20 m	7 046 €	403 €
ZX	38 à 39.99 m	10,70 m	7 372 €	421 €
ZY	40 à 44.99 m	11,40 m	9 189 €	525 €
ZZ	45 à 49.99 m	12,00 m	10 842 €	620 €

Pour chaque catégorie, il est fixé une largeur maximum. En cas de dépassement de cette largeur, le tarif appliqué est celui de la catégorie correspondant à la largeur réelle du bateau

Le tarif mensuel est exprimé en mois calendaire (du 01/n au 31/n).

TARIF PARTICULIER POUR CERTAINS BATEAUX

MULTICOQUES : 1 fois et demi la longueur hors tout du navire.

Annexe n°3 : Typologie des différentes formes de SCIC

lescic
SOCIÉTÉS COOPÉRATIVES D'INTÉRÊT COLLECTIF

Tableau comparatif

Scic SARL, SAS et SA

Scic	SARL	SAS	SA	
Dirigeants (droit commun)	Gérant (un ou plusieurs)	Président	Conseil d'administration et Président et Directeur Général ou Président – Directeur Général	Conseil de surveillance et Président du Directoire ou Directeur général unique
Nombre d'associés	3 à 100	Au minimum 3		
Capital minimum	Non défini (droit commun)		18 500 €	
Valeur nominale des parts	Libre			
Libération des parts sociales	25% minimum à la souscription du capital et solde avant maximum 5 ans (droit commun)			
Régime fiscal de la Scic	Doit commun : Impôt sur les sociétés sauf sur la partie du résultat affectée aux réserves impartageables			
Rémunération des parts sociales	Au moins 57,5% du résultat abondent les réserves impartageables. Le solde de 42,5% peut être affecté à la rémunération des parts sociales après déduction comptable d'éventuelles aides publiques. L'intérêt versé à chaque part est plafonné au taux moyen des obligations des entreprises privées (TMO).			
Régime social du dirigeant	Les dirigeants relèvent du régime général de sécurité sociale Attention : le statut salarié n'est pas automatiquement préservé			
Régime fiscal du dirigeant	Droit commun des traitements et salaires de dirigeants			
Commissaire aux comptes	Obligatoire seulement au-delà de certains seuils (Droit commun)		Obligatoire (Droit commun)	
Révision coopérative	Obligatoire tous les 5 ans			

CG Scop / Juin 2015

Annexe n°4: Charte d'adhésion des entreprises au projet

CHARTE D'ENGAGEMENT DES ENTREPRISES PARTENAIRES

Résidence de logements saisonniers de Domofrance

Présentation du projet	2
Fonctionnement de la charte	3
Engagements à respecter pour l'entreprise partenaire	4
Formulaire d'adhésion	6
Annexes	101

Cette charte a pour objet d'associer les entreprises au projet de résidence pour travailleurs saisonniers porté par Domofrance. Cette démarche s'inscrit dans un contexte d'absence de solutions de logements satisfaisantes pour les travailleurs saisonniers, qui sont pourtant essentiels pour de nombreux secteurs économiques dans des territoires à forte attractivité touristique. En Nouvelle-Aquitaine notamment, la filière touristique représentait 12,6% de l'emploi total en 2017, ce qui montre le poids économique de ce secteur. Dans ce contexte, le manque de logements adressés aux travailleurs saisonniers pèse autant sur les employés que sur les employeurs. En effet, ceux-ci peinent parfois à recruter des saisonniers hautement qualifiés qui sont indispensables à leur activité économique et qui ont souvent de grandes exigences en termes de salaire et d'avantages proposés dans le contrat de travail. Proposer un poste logé à ces saisonniers pourrait être un réel avantage pour les employeurs.

Ainsi, les besoins et attentes des saisonniers ont été analysés pour aboutir à un modèle de résidence correspondant à leur profil particulier. Il s'agit d'une résidence mobile qui pourra être déplacée au cours de l'année sur le territoire en fonction des besoins de main d'oeuvre saisonnière. Cette résidence se compose de différentes typologies de logements visant à répondre aux profils variés des saisonniers:

- Des chambres de 15m² (pour de jeunes étudiants par exemple)
- Des T1 de 25m² (pour des couples par exemple)
- Des T2 de 40m² (plutôt adressés à un personnel très qualifié, qui se déplace sur le territoire avec sa famille, par exemple, et dont le niveau d'exigence et de moyens est plus élevé)

Les locataires auront également accès à de nombreux services incluant un living-room permettant des moments d'échanges, des espaces extérieurs, un local vélo, une laverie, une bagagerie. Certaines de ces aménités seront conditionnées par le lieu d'implantation de la résidence.

Dès lors, cette résidence sera accessible aux travailleurs saisonniers dont l'employeur se sera acquitté du droit de réservation des logements, selon le modèle décrit dans la partie suivante de cette charte (et sous conditions de ressources). Les entreprises ciblées par ce dispositif sont celles de tous les secteurs du tourisme (hôtellerie-restauration, commerce, agriculture-pêche…), localisées sur le territoire d'implantation de la résidence. Pour pouvoir réserver des logements, les entreprises devront remplir le formulaire d'adhésion à la charte et s'engager à respecter les engagements prévus dans ce document concernant leur responsabilité sociétale (RSE).

- ***Fonctionnement de la charte :***

Cette partie vise à détailler le fonctionnement de cette charte d'adhésion des entreprises. Celui-ci se base sur le droit de réservation, qui est défini dans la convention signée entre l'État et UESL (Union d'Economie Sociale pour le logement) le 15 juillet 2004, à l'article 4 portant spécifiquement sur le logement des travailleurs saisonniers[44]. Ainsi, le droit de réservation correspond à une participation financière versée par l'entreprise au

[44] Voir annexe n°1.

gestionnaire, qui couvre tout ou partie du déficit d'exploitation occasionné par les durées d'occupation. En échange, le gestionnaire garantit à l'entreprise la disponibilité d'un logement et lui accorde un droit de désignation qui permet à l'entreprise réservataire, après versement de la redevance, de désigner le saisonnier qui occupera le logement au cours de la saison touristique.

De cette manière, ce mécanisme met en place une relation triangulaire gestionnaire - entreprises - saisonniers qui bénéficie à chacun des acteurs, particulièrement aux entreprises. En effet, pouvoir garantir un poste logé aux saisonniers qu'elle cherche à embaucher est un atout important pour l'entreprise dans son processus de recrutement puisque, comme expliqué précédemment, les saisonniers les plus qualifiés et les plus recherchés par les employeurs ont souvent des exigences élevées en termes de salaire et d'avantages associés au poste. En s'engageant dans une démarche RSE telle que définie dans la partie suivante l'entreprise pourra garantir à ces saisonniers exigeants de bonnes conditions de travail, ce qui est un réel argument à l'embauche. Pour le saisonnier, bénéficier d'un poste logé est également un avantage, qui lui permettra de vivre et de travailler dans de meilleures conditions. Il sera alors plus productif, ce qui aura à nouveau des conséquences positives pour l'entrepreneur.

Ainsi, une entreprise employant des travailleurs saisonniers a tout intérêt à adhérer à cette charte pour pouvoir ensuite réserver le nombre de logements souhaités. Pour cela, elle devra néanmoins respecter un certain nombre d'engagements afin d'être en accord avec la démarche éthique et responsable du projet. Le gestionnaire pourra demander à l'entreprise de lui fournir des documents pouvant justifier du respect de ces engagements, et sera libre de favoriser les structures dont les efforts en matière de RSE lui semblent être les plus avancés.

- ***Engagements à respecter pour l'entreprise partenaire :***

Pour rester en accord avec la démarche éthique de ce projet, qui vise notamment à améliorer les conditions de vie des travailleurs saisonniers, seules les entreprises menant de réelles actions en matière de RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises) pourront adhérer à cette charte. La RSE est entendue ici comme la "responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent", au sens de la norme ISO 26000[45]. Seul le volet social et sociétal de la RSE sera développé ici car il semble particulièrement pertinent pour améliorer les conditions de vie et de travail des saisonniers. Dès lors, les entreprises souhaitant adhérer à cette charte et bénéficier des logements mis à disposition par Domofrance devront respecter les critères suivants pour chaque axe identifié :

[45] Voir annexe n°2.

1) ***Santé, sécurité et bien-être au travail :***

- Respecter les normes minimales de sécurité et diffuser des supports de communication sur les règles de sécurité.
- Mettre en place des actions de prévention des risques professionnels.
- Mettre en place des actions de prévention de santé globale.
- Favoriser le bien-être au travail des employés.

2) ***Politique d'insertion et de diversité de l'entreprise:***

- Ne pas exclure les jeunes, les seniors ou les travailleurs handicapés dans la politique d'embauche.
- Avoir des locaux adaptés aux personnes handicapées.
- Respecter l'égalité homme-femme dans l'entreprise.
- Respecter l'égalité salariale entre hommes et femmes.
- Favoriser l'insertion des personnes éloignées de l'emploi dans les recrutements (clause d'insertion).

3) ***Politique de recrutement :***

- Mettre en place une politique de recrutement responsable en élargissant les critères de recrutement au-delà de la formation et de l'expérience professionnelle.
- Favoriser les contrats de travail plus longs pour les saisonniers (six mois par exemple)
- Pérenniser certains contrats lorsque cela est possible (transformer des contrats courts en contrats de six mois ou plus)
- Respecter un taux de rémunération minimal des travailleurs saisonniers
- Limiter le *turnover* dans les effectifs, souvent synonyme de conditions de travail difficiles
- Chercher à fidéliser les saisonniers d'une année sur l'autre en leur proposant de bonnes conditions de travail

4) ***Écoute et dialogue avec les parties prenantes :***

- Développer les relations avec la société civile, les acteurs de l'emploi et de la formation
- Mettre en place des démarches de qualité, de contrôle et de certification des produits/ services
- Mettre en place une politique d'achats responsables

Ainsi, en incitant les entreprises à s'investir dans une démarche de responsabilité sociétale, Domofrance s'engage dans un projet visant à favoriser l'intérêt général et améliorer le bien-être d'une population souvent précaire: les travailleurs saisonniers. Ces engagements sont au cœur du projet et devront impérativement être pris en compte par les entreprises souhaitant s'associer au projet, avant de remplir le formulaire d'adhésion ci-après.

- ***Formulaire d'adhésion :***

Informations sur la société

Nom de l'établissement	
Dénomination sociale	
Secteur d'activité	
Nom et prénom du représentant légal	
Adresse	
Téléphone	
Mail	
Dates d'ouverture de l'établissement	

Demande de réservation de logements

Type de logement souhaité	**Nombre de logements souhaités**
☐ Chambre individuelle de 15m^2	
☐ T1 de 25 m^2	
☐ T2 de 45m^2	

Fait à
le

Signature

- ***Annexes à la charte d'adhésion :***

1) Annexe 1 :

Convention entre l'Etat et l'Union d'économie sociale du logement relative à l'intervention du 1% Logement dans la location-accession, le logement locatif et la rénovation urbaine, 15 juillet 2004

Article 4 – Logement des salariés saisonniers :
" (...) Sur la base de l'intérêt social et économique des projets de production de logements pour salariés saisonniers, le conseil d'administration de l'UESL définira le cadre de droits de réservation permettant la mobilisation financière des entreprises. Il proposera des règles minimales en matière de confort et de conditions d'occupation de ces logements, qui privilégieront le respect de l'autonomie et de l'intimité des salariés saisonniers. L'intervention du 1% Logement sera conditionnée au respect de ces règles, et ce quelle que soit la nature des autres financements mobilisés. Ces opérations locatives seront réalisées dans le respect des plafonds de loyers et de ressources du PLS et les financements pourront s'imputer au titre de l'article 2 de la convention du 14 mai 1997. (...) "

2) Annexe 2 :

ISO (Organisation internationale de normalisation), "Lignes directrices relatives à la responsabilité sociétale", 2010

Définition de la responsabilité sociétale d'une entreprise :
"Responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent qui:

- Contribue au développement durable, y compris à la santé et au bien-être de la société ;
- Prend en compte les attentes des parties prenantes ;
- Respecte les lois en vigueur tout en étant en cohérence avec les normes internationales de comportement ;
- Est intégré dans l'ensemble de l'organisation et mis en œuvre dans ses relations."

Annexe n°5 : les illustrations architecturales finalisées

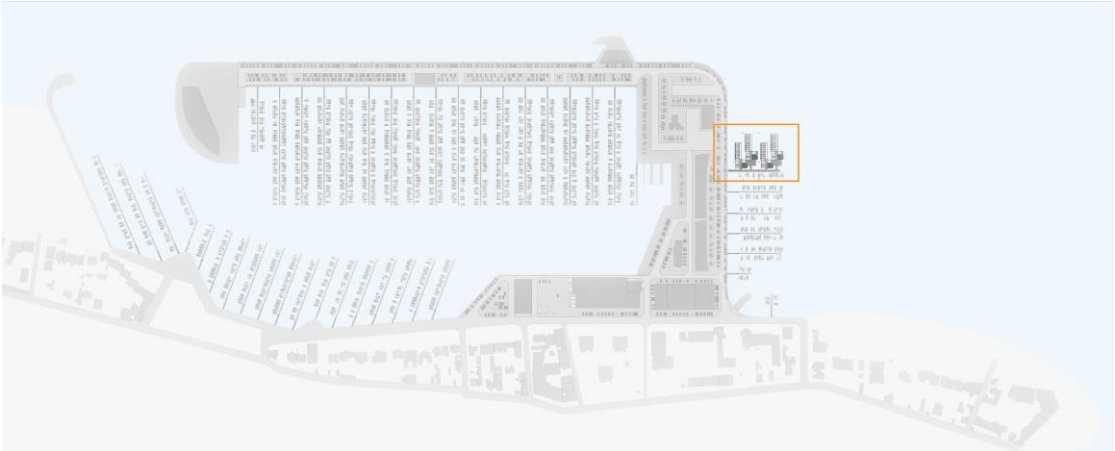
Les illustrations architecturales suivantes proposent **des solutions spatiales et matérielles** aux problèmes de logement des travailleurs saisonniers. Elles sont un aboutissement de l'étude menée sur le territoire de la COBAS. Le montage opérationnel présenté ci-avant a l'avantage d'être générique, il permet donc d'élaborer plusieurs propositions ici-présentées.

Ces projets architecturés sont voués à être cohérents autant spatialement que juridiquement et économiquement. Ainsi les propositions sont au plus proche des dynamiques et des problématiques territoriales tout en supportant diverses évolutions dans le temps.

Les propositions répondent durablement à la question des travailleurs saisonniers, en se focalisant en **priorité sur le logement mobile** et en s'appuyant sur des infrastructures déjà existantes (portuaires, routières et ferroviaires). En parallèle de la proposition du *Phare des saisonniers* servant de référence pour l'étude, il a aussi été proposé un projet modulable fixe, dans une démarche Bimby.

- ***Logement mobile sur l'eau : le Phare des saisonniers.***

Pour cette proposition, deux aspects fondamentaux ont constitué la base de la réflexion : la **mobilité**, et le fait que le territoire de la **COBAS est une zone tendue**, où le **coût du foncier** représente parfois les deux tiers du coût total d'un projet. Pour éviter cela, nous voulons tout simplement nous passer de l'achat d'un terrain. En excluant l'approche terrestre, **il reste l'eau**. L'eau est en effet un élément central et déterminant pour le territoire du Bassin d'Arcachon et son image. Un **projet flottant est alors à la fois un avantage pour la promotion du projet, mais aussi une contrainte demandant une certaine vigilance**. L'habitat sur l'eau, ou tout simplement concevoir une structure flottante est un défi de taille mais peut représenter un atout majeur dans ce projet.



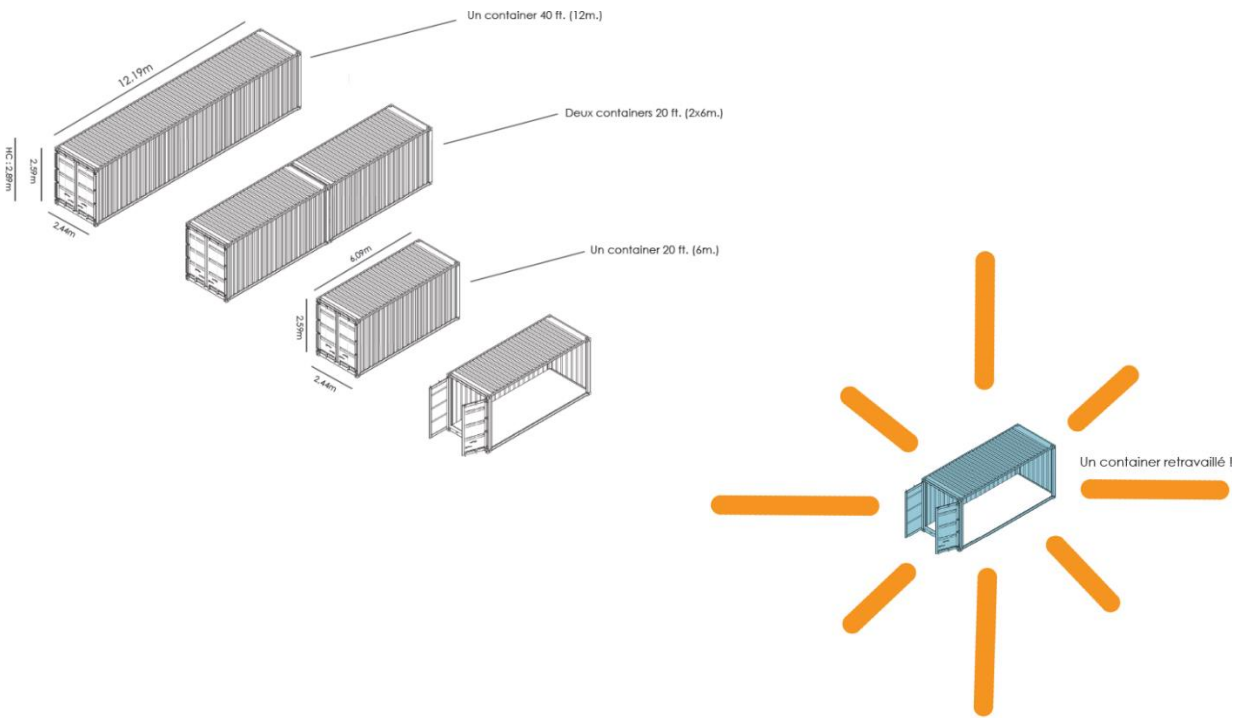
Plan de mise en situation de la résidence du Phare des saisonniers à l'extérieur du port d'Arcachon

Le **port d'Arcachon** présente des avantages d'implantation, pour ses installations et sa **proximité avec le centre-ville** où se trouve un important foyer d'entreprises recrutant des saisonniers (hôtels, restaurants, animations...). Ce site supporte par ailleurs les **caractéristiques anthropologiques recherchées**, comme le calme pour le repos des saisonniers et la possibilité de s'isoler par rapport aux riverains à proximité. Tous les autres critères détaillés dans la sélection du site d'implantation sont présents.

Afin de rester mobile et ainsi se déplacer hors du port d'Arcachon, **le projet doit respecter certains critères** comme sa taille, son tirant d'eau (lié au poids) et son tirant d'air (lié à la hauteur). Le projet ne doit donc pas dépasser, pour rester déplaçable d'un seul tenant par un bateau, les dimensions de 8 mètres de large par 36 mètres de longs.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce projet, l'utilisation de **modules préfabriqués** va permettre de **réduire les coûts et le temps de construction**. Le container maritime est le module le plus adapté ici car il est déjà étanche et disponible en plusieurs dimensions (les principales étant celles de 6 et 12 mètres de long). L'utilisation des **containers a déjà fait ses preuves** quant à ses multiples combinaisons et son coût.

Les containers retravaillés seront isolés par l'intérieur pour conserver l'esthétique originelle et améliorer la réversibilité des modules en cas de modification du projet. Parmi ces modifications on peut citer la possibilité de transposer la résidence sur la terre ferme.



Axonométrie de principe des multiples combinaisons et possibilités des containers maritimes

En réalisant un benchmark des solutions techniques *(voir la partie sur la faisabilité technique)*, il s'est avéré que la façon la plus simple pour faire flotter l'ensemble du projet est d'utiliser des **barges en béton,** car **elles ont le meilleur rapport qualité/prix/portabilité**. Il est possible de rattacher les barges entre elles pour créer des plateformes plus grandes et déplaçables d'un seul tenant.

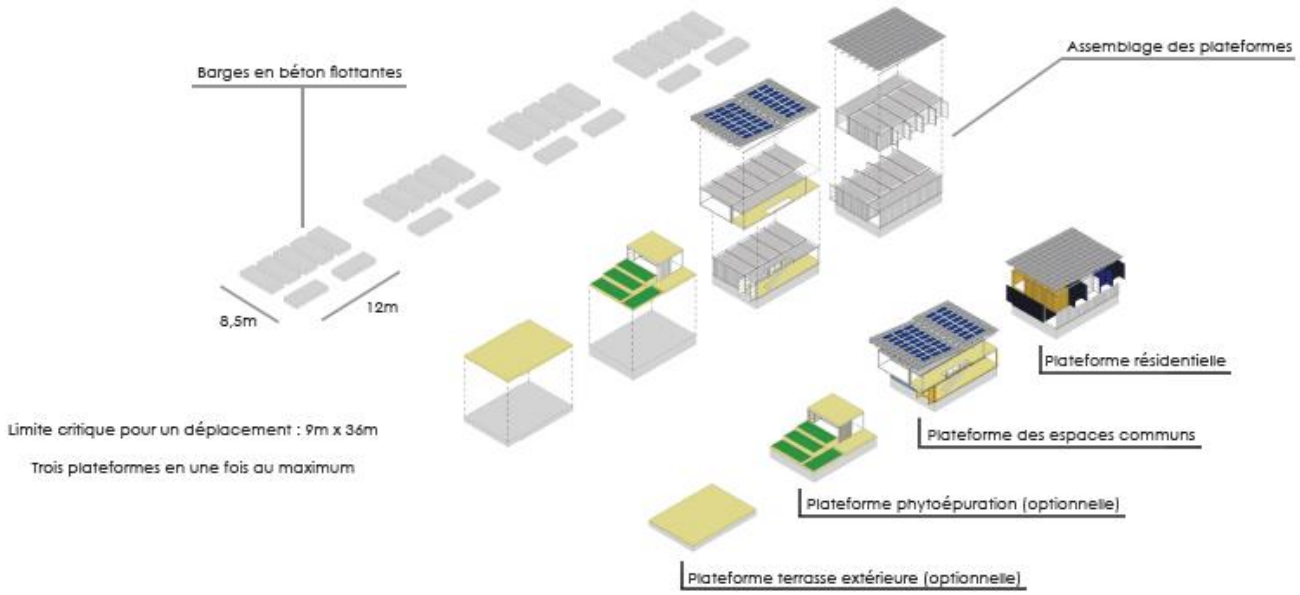
L'une des contraintes d'un projet mobile sur l'eau est le **raccordement aux réseaux** (eaux, électricité, assainissement) qui n'est pas toujours évident. En ajoutant la notion d'**autonomie "durable"**, on pallie en partie ce problème et on apporte une valeur positive à notre projet auprès des élus et des habitants. Les principaux dispositifs retenus sont :

• Une **sur-toiture végétalisée** pour éviter la surchauffe des containers métalliques et permettre la mise en place de panneaux photovoltaïques.

• Une **installation ECS** (eau chaude sanitaire) reliée à des capteurs solaires.

• La **récupération des eaux pluviales** grâce à la sur-toiture (réutilisation pour les W.C., lave- linges, lave-vaisselles).

• En option, un **jardin d'assainissement**, grâce à la phytoépuration permettant la filtration des eaux grises.



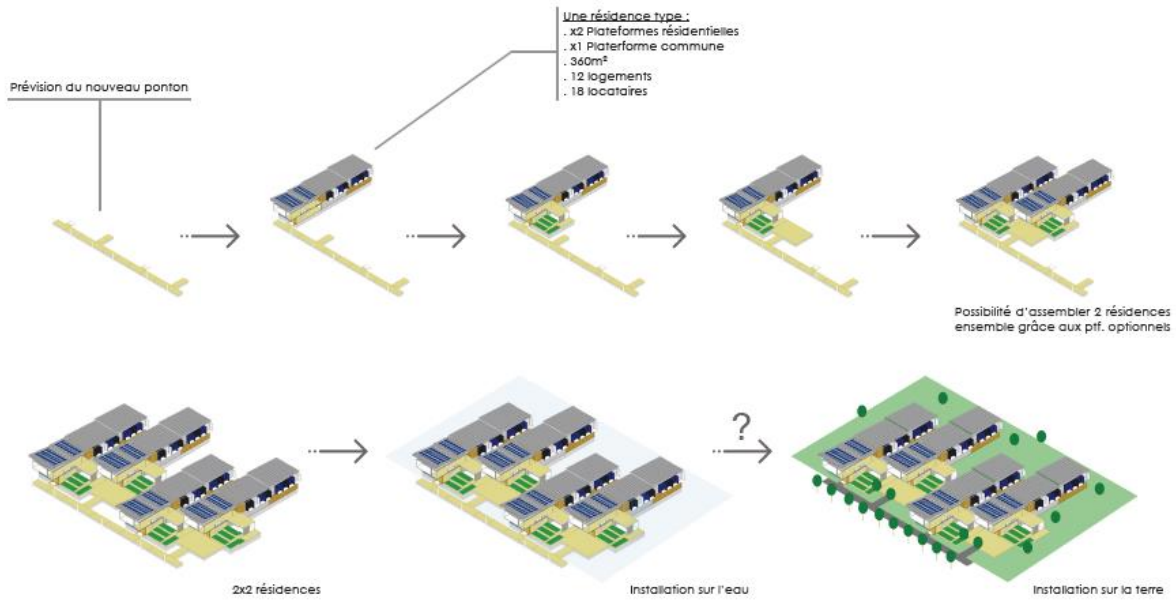
Axonométrie de principe de l'assemblage modulaire

Une unité résidentielle flottante est composée de trois plateformes, avec une quatrième en option. Voici leur organisation :

• **Deux plateformes habitées** : Elles se composent sur deux niveaux. Au rez-de-chaussée se trouve un logement T1 pour deux personnes (couple) et un logement T3 pour 2 à 3 personnes (couples + enfant ou colocation). Ces deux logements sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Au niveau supérieur on trouve quatre chambres disposant d'espaces sanitaires communs.

• **Une plateforme commune** : Cette plateforme, sur deux niveaux également, possède les espaces techniques et de services (bagagerie, laverie, local ménage, local vélo) au rez-de-chaussée. A l'étage, on retrouve une cuisine, un living room et une terrasse extérieure commune à l'ensemble des habitants.

• **Deux plateformes extérieures en option** : Elles ont pour but d'accueillir les bacs de phytoépuration (filtration des eaux grises) et d'offrir une seconde terrasse.

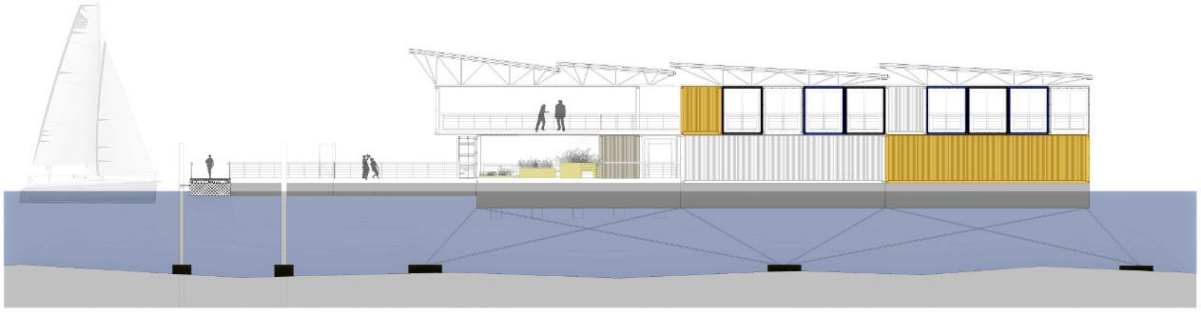


Axonométrie de principe de l'assemblage modulaire

Initialement **prévu pour être sur l'eau**, le projet est **également viable sur la terre**. Il est effet possible de retirer la résidence des barges en béton en démontant la sur-toiture et les liaisons entre les conteneurs pour pouvoir transporter le tout grâce à des camions remorqueurs. Ici, grâce aux dimensions des différents éléments utilisés, il n'y a pas besoin de recourir au transport exceptionnel, ainsi on évite des dépenses supplémentaires.

Concernant la **mobilité**, une unité flottante sans options (trois plateformes : une commune et deux résidentielles) peut être déplacée d'un seul tenant par un seul remorqueur de petit gabarit. Les principaux **autres sites d'implantation** pourraient être

les **stations balnéaires** (ex : Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, voire le port de Bordeaux) et les **cultures viticoles** (ex : Pauillac, Saint-Christoly-Médoc, etc.).



Coupe longitudinale de la résidence du Phare des saisonniers

La sur-toiture installée au-dessus des conteneurs est destinée à rappeler les voiles des bateaux ou encore le profil d'une vague. En plus de l'esthétique, cette sur-toiture permet d'éviter une surchauffe des conteneurs à cause du soleil. On peut aussi récupérer une partie des eaux de pluie pour les réutiliser dans divers systèmes comme les WC, les lave-linges, grâce à des réservoirs localisés entre les containers et la sur-toiture.

Elle est également un excellent moyen d'installer des panneaux photovoltaïques sur les 2 tronçons les plus inclinés afin de fournir un appoint énergétique. Comme son orientation changera en fonction des sites d'implantations (ex : le Médoc), les panneaux solaires ne seront pas la principale source d'énergie. Il a été décidé d'utiliser à la place des hydroliennes. Elles sont installées en dessous des barges en béton flottantes sur lesquelles reposent les conteneurs. Elles utilisent les courants du Bassin d'Arcachon pour produire de l'électricité. De cette façon, on obtient une source d'énergie constante n'importe où.

Voici un rapide résumé des gains possibles avec ces différents dispositifs :

Hydroliennes idénergie
= jusqu'à 150 000 kWh/an

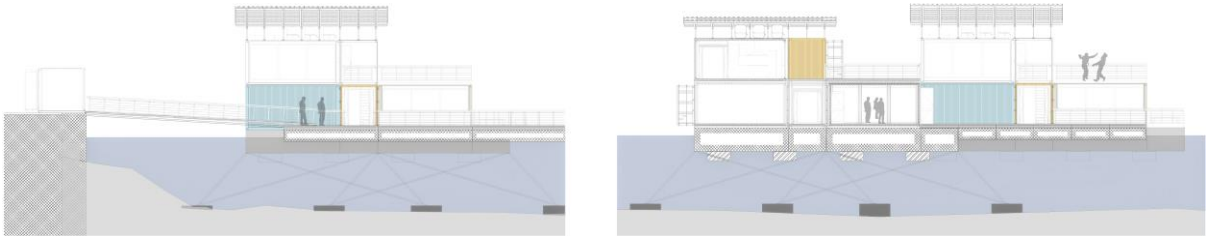
Panneaux photovoltaïques
= jusqu'à 30 000 kWh/an

Récupérateur eau de pluie
= environ 25m³/mois
= 2 semaines d'autonomie

Un Phare des saisonniers consomme 180 000 kWh par an et 40m3 d'eau par mois

On peut aussi voir les bassins de phytoépuration en gradin qui viennent filtrer les eaux grises de la résidence (douche, lave-vaisselles, lave-linges). L'eau ainsi traité peut être réutilisée dans des équipements comme les WC par exemple, ou, si la qualité est excellente (d'après un bureau d'étude spécialisé), être rejetée directement dans le Bassin d'Arcachon.

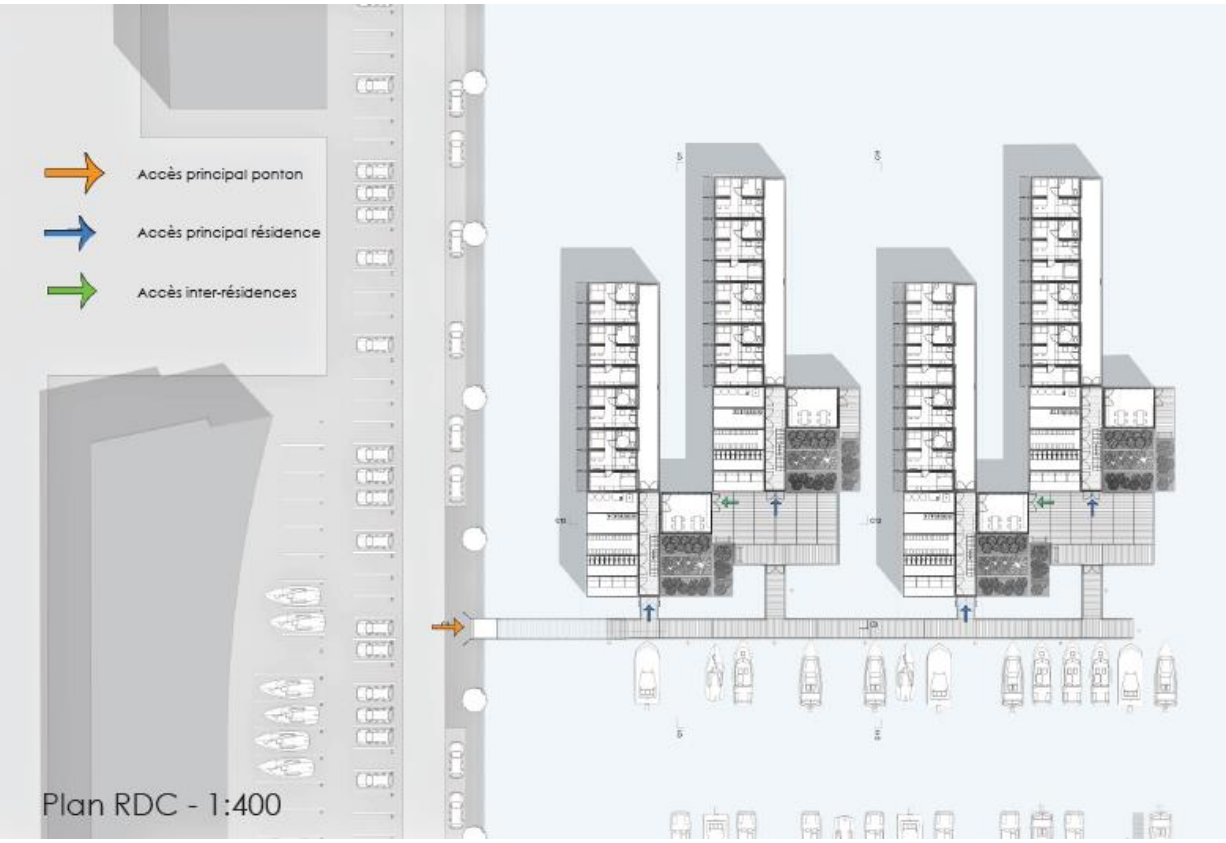
Grâce à tous ces dispositifs, on peut assurer une très grande autonomie du projet. L'intérêt pour les nouvelles technologies (comme les hydroliennes Idénergie) semble être un important vecteur pour la réussite du projet.



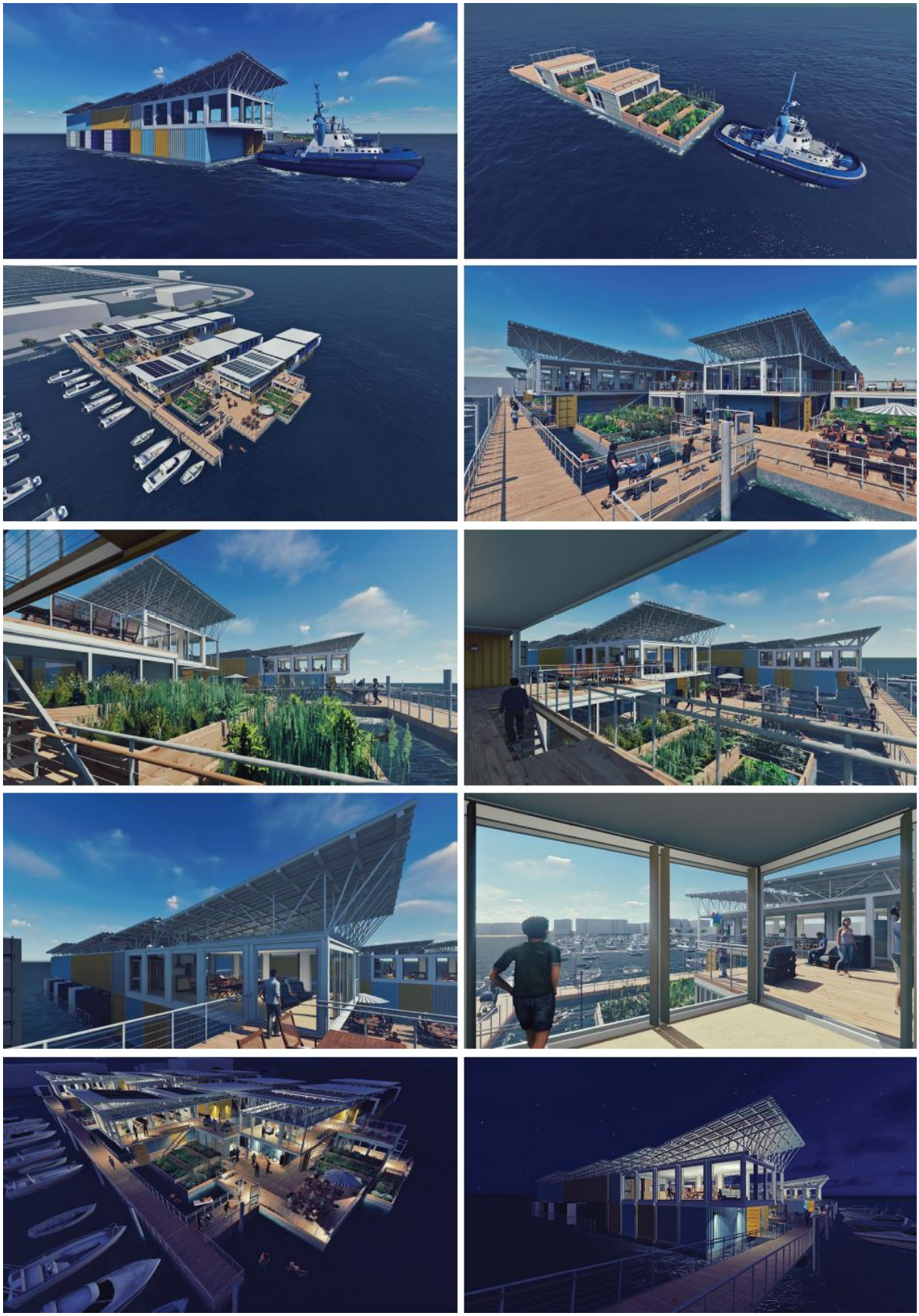
Coupes transversales de la résidence du Phare des saisonniers

L'élément intéressant sur ces coupes sont les barges en béton sur lesquelles repose la résidence. On peut constater qu'elles semblent creuses. En réalité, elles ne le sont pas. Il s'agit d'une mousse que l'on vient emprisonner dans une coque en béton armée étanche. Ensemble, ces matériaux permettent une grande portance, une longévité supérieure par rapport à d'autres matériaux et elles ne nécessitent pas une grande maintenance, ni de cale sèche tous les dix ans comme les barges en métal. Une simple vérification décennale suffit et si des réparations sont nécessaires, elles peuvent l'être sur place par des plongeurs.

Enfin, les réseaux passent dans le plancher technique du ponton pour remonter jusqu'au quai du Port d'Arcachon. C'est par ici que l'on rejettera les eaux non traitées et qu'arrivera l'électricité faisant l'appoint avec les divers systèmes soutenables mis en place.



Plan RDC de l'organisation des flux et de la disposition des résidences par rapport au ponton d'amarrage.



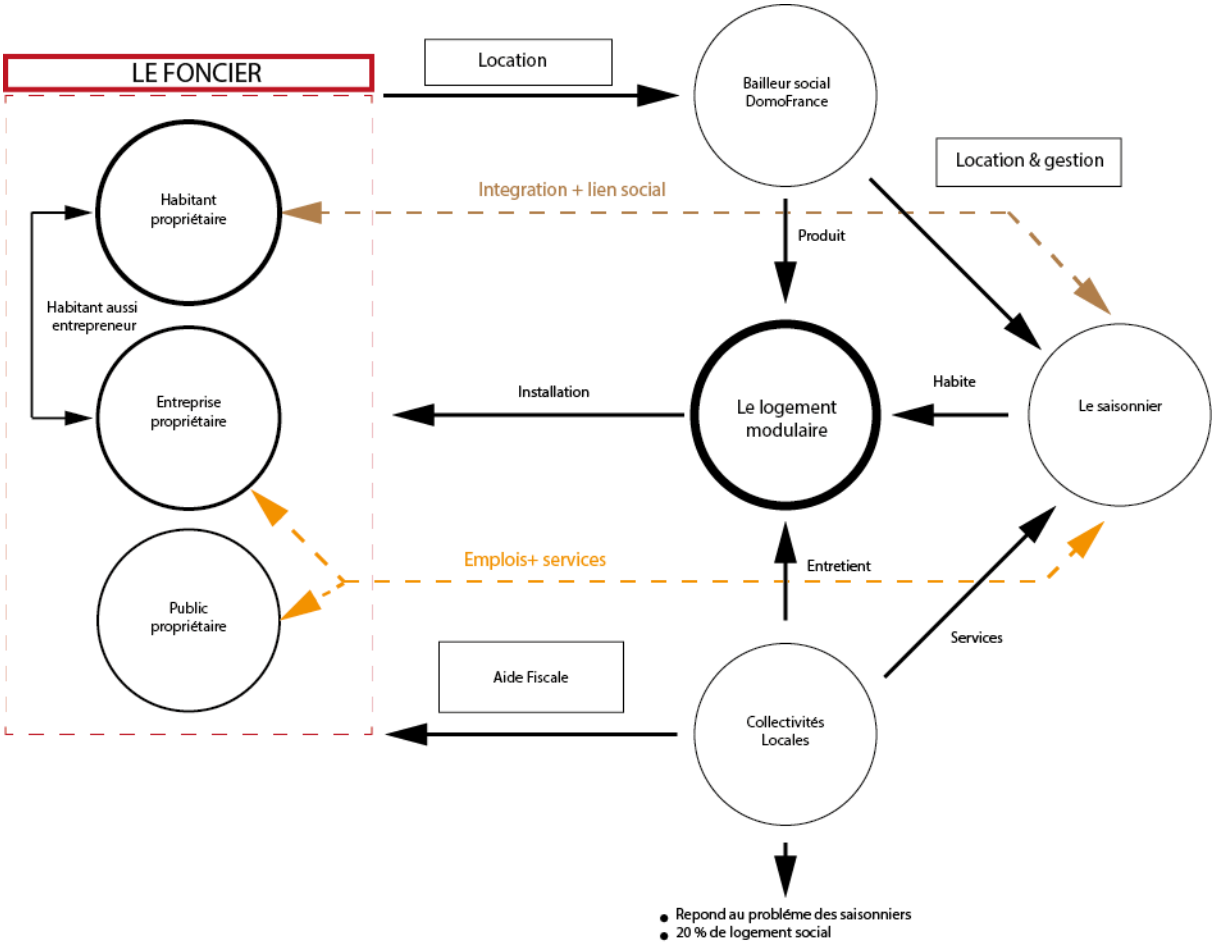
Différents scénarios de la résidence du Phare des saisonniers

- ***Logement fixe : Bimby et Bimfy.***

Le village des saisonniers dans le jardin de la sous-préfecture

Le projet découle des recherches faites sur les besoins et attentes des saisonniers. Il a pour but de formaliser une solution architecturale cohérente vis-à-vis de ces derniers, tout en étant viable économiquement dans des zones tendues et en faisant participer un grand nombre d'acteurs du territoire.

Les recherches effectuées au cours de l'élaboration du projet ont permis d'identifier le foncier comme critère important. En effet, dans les zones urbanisées le foncier disponible est rare et les prix sont élevés. Dans la conception classique d'un projet, le raisonnement est souvent le suivant: achat d'un terrain, construction du projet et location-vente. Les fonciers sont alors souvent de taille réduite et nécessitent des aménagements qui peuvent rendre le projet non viable du fait de leur coût. L'idée ici est de ne pas acheter du foncier, mais de créer des partenariats permettant d'utiliser les terrains de particuliers, d'entreprises ou d'entités publiques. Cela permettrait d'installer des logements sur ces fonciers et, en contrepartie, les propriétaires fonciers recevraient un revenu et/ou une réduction fiscale.



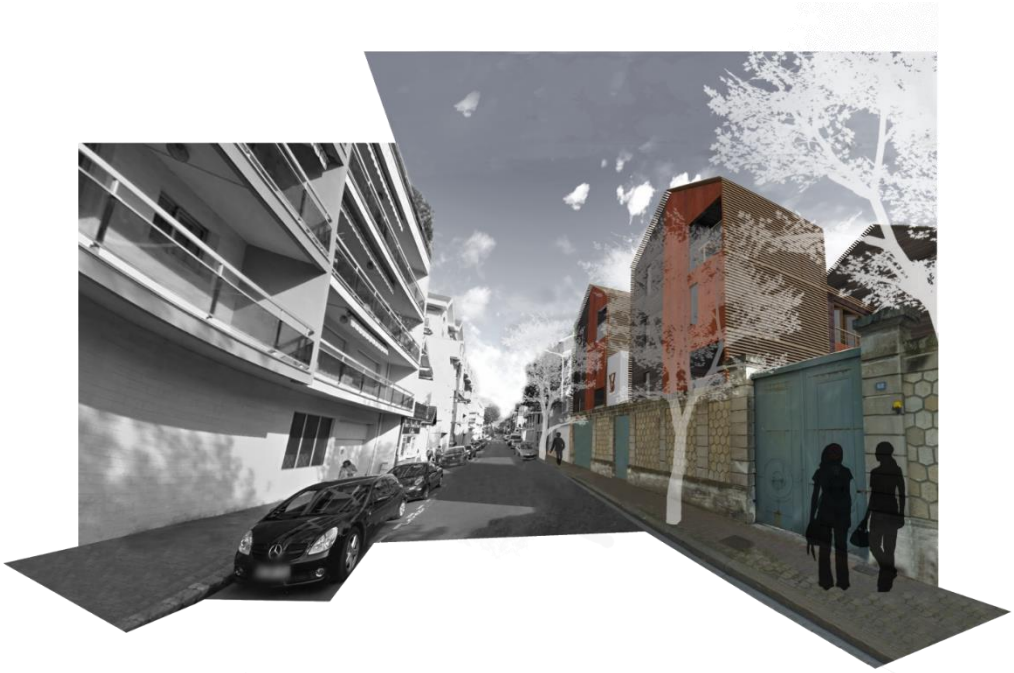
Une autre réflexion importante dans ce projet est la question des services. Nous avons choisi de ne pas apporter une réponse unique avec une résidence concentrant différents services, mais de répartir les logements sur le territoire en s'appuyant sur les services déjà existants. De plus, cette solution peut être intéressante économiquement, dans la mesure où les saisonniers sont également des consommateurs, au même titre et dans les mêmes espaces que les touristes et les habitants locaux. Ainsi, les saisonniers bénéficient d'espaces communs à l'échelle du projet, qui permettent de répondre à leur besoin d'entre-soi, mais aussi à l'échelle plus globale de la ville. Envisager la ville à partir de ses espaces publics nous permet de l'associer au projet comme facteur d'intégration des travailleurs saisonniers.

Nous avons réalisé plusieurs recherches sur la manière de construire des logements préfabriqués qui soient montables, démontables ou encore modulables, afin de répondre de façon optimale à la demande de logement sur le territoire. Nous avons opté pour un préfabriqué modulable produit en usine, avec un module 6 mètres par 3 pour optimiser les coûts de production et d'adaptabilité sur tout le territoire.

La démarche de la densification pavillonnaire «bimby » (Build in my backyard) permet d'augmenter significativement le nombre de terrains pouvant bénéficier de droits à construire. Cela s'accompagne d'une campagne de communication pour

informer les propriétaires qu'ils peuvent libérer des terrains à bâtir pour accueillir la construction de logements saisonniers. Cette démarche apporte un certain nombre d'avantages à tous les éventuels partenaires :

- Pour les bailleurs, cela devient viable dès 4 à 5 lots. C'est donc une solution «économique » (pas de coûts de portage foncier, de commercialisation, etc.).
- Pour les collectivités cela permet d'éviter l'étalement urbain.
- Pour les propriétaires fonciers, cela permet de réduire les charges fiscales et d'obtenir des revenus complémentaires.
- Pour le saisonnier, l'avantage principal est de pouvoir se loger à proximité des lieux d'activité sociale et économique.



De manière générale, cette démarche permet de faire se croiser projets des habitants et projets de la collectivité, ce qui induit un intérêt à un projet commun. Ce projet permet d'abord d'élaborer un urbanisme sur mesure et à moindre coût pour la collectivité, sans maîtrise foncière. Ensuite, il rend possible la construction de logements sociaux sans engendrer d'étalement urbain sur des parcelles individuelles et dans les tissus urbains existants. Enfin, cette démarche permet d'enrayer la pression foncière qui est très forte sur le bassin d'Arcachon

Le projet de la résidence dans les jardins de la sous-préfecture est une architecture expérimentale dans le domaine du logement modulaire.

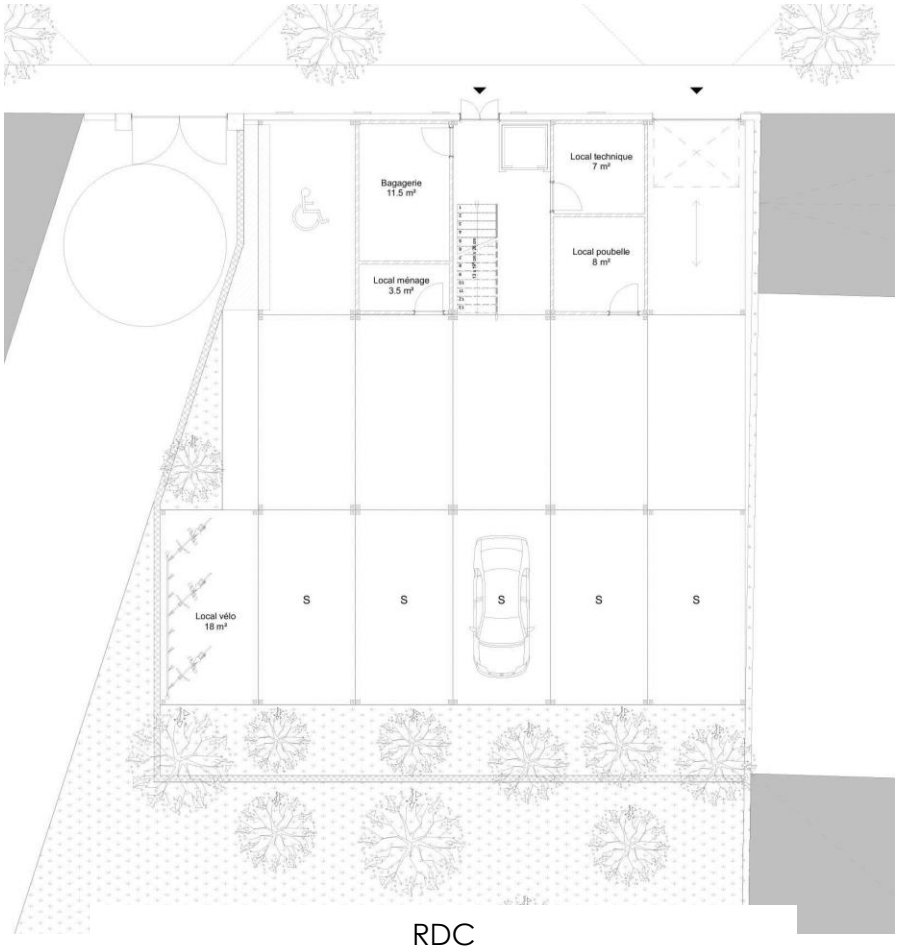
L'idée de ce projet est d'illustrer une réflexion sur les moyens de constituer une architecture universelle, qui puisse être adaptable sur de nombreux types de terrain. Le concept est assez simple : il est constitué de modules préfabriqués en usine, permettant une optimisation des coûts. La dimension des côtés du module

permettent de le transporter de manière simple, sans passer par un recours aux convois exceptionnels.

Dans le cadre de cet exemple illustratif de l'architecture modulaire, l'idée est de venir implanter une résidence comportant plusieurs types de logement permettant d'accueillir différents types de saisonniers correspondant aux besoins du marché. L'idée développée dans ce projet est aussi de créer du lien entre saisonniers grâce à une coursive permettant de connecter tous les logements. Celles-ci sont assez larges pour créer un espace commun et convivial.

De plus, le projet permet de montrer que le logement modulaire peut s'adapter à la culture des territoires, en respectant un contexte architectural traditionnel et local. Dans le cas d'Arcachon, l'objectif a été de réinterpréter la forme de l'habitat local, et notamment leur débord de toit très prononcé caractéristique. Le parti pris est de mettre en valeur les éléments en bois qui constituent ce débord de manière contemporaine. Cela se traduit par un bardage en bois débordant sur la rue permettant de reprendre les lignes originelles inscrites dans la mémoire collective. De plus, pour donner un aspect contemporain mais rappelant les traditions, a été fait le choix d'une façade avec de l'acier corten, matériau faisant référence à la couleur des tuiles ocre d'Arcachon.

De plus, dans un souci de conservation patrimoniale, ce projet se met en lien avec l'existant, et notamment le mur de la sous-préfecture, en travaillant de manière à l'inclure comme un élément à part entière de l'architecture.



RDC

1er étage

Annexe n°6 : les illustrations architecturales en cours de développement.

En parallèle des deux illustrations architecturales abouties déjà présentés auparavant, deux autres propositions sont encore en cours de développement. Elles tirent les enseignements des précédentes propositions et c'est pourquoi cette fois-ci les deux sont axées sur la mobilité.

Elles s'appuient toujours sur les infrastructures déjà existantes (portuaires, routières et ferroviaires). La première proposition, le Roll' Village, réutilise les caisses mobiles frigorifiques utilisées avec des camions semi-remorques. La deuxième proposition se base elle aussi sur la réutilisation d'éléments déjà existants : les wagons de fret du transport ferroviaire.

- ***Logement mobile terrestre : Roll' Village.***

Pour cette nouvelle proposition, la **mobilité** reste une priorité. Cette fois-ci, il a été choisi de la développer sur le domaine terrestre. La façon la plus répandue et la plus simple de déplacer un objet est par la route, grâce à des **camions poids lourds tractant des semi-remorques**. Sur ces semi-remorques on peut installer différents types de caisses mobiles. L'une d'elle possède des caractéristiques supérieures aux autres : il s'agit des **caisses mobiles frigorifiques** (dédiées au transport des denrées alimentaires). Elles ont l'avantage d'être **déjà isolées**, d'avoir des **dimensions supérieures** autorisées par le code de la route et d'être **largement disponibles** en France à cause de leur courte durée de vie légale.

Projet de logement mobile d'urgence ''Une villa en urgence'', par l'architecte Frédéric Tabary

L'architecte Frédéric Tabary a utilisé ce concept pour reloger des personnes sans domicile fixe dans l'urgence. Aujourd'hui, plusieurs villas ont été construites et fonctionnent parfaitement grâce au partenariat entre le gestionnaire (une association) et la commune sur laquelle s'implante le projet. Ces villas d'un coût unitaire de 20 000 euros (environ 650 euros/m²) permettent de répondre aux besoins primaires de leurs occupants. Le prix reste très faible grâce aux dons matériels des sociétés de transports (semi-remorque, caisse mobile frigorifique) et des constructeurs (matériaux, mobilier…).

Vue de l'intérieur d'une villa en urgence. La capacité est de 9 personnes.

Pour que le projet soit viable dans le cadre d'une résidence d'une vingtaine de logements pour des travailleurs saisonniers, **plusieurs modifications et améliorations sont nécessaires**. En premier, on ne peut pas installer autant de personnes dans un espace aussi réduit. Il faut être en mesure d'offrir des logements cloisonnés pour un plus petit nombre.

Deuxièmement, par rapport au premier point, il faut trouver un moyen de déplacer le plus de logements possibles avec le moins de camions, sans atteindre la catégorie du transport exceptionnel, afin de réduire les coûts et les moyens humains nécessaires.

Troisièmement, il faut réussir à trouver des fonciers capables de supporter l'installation d'autant de logements, tout en possédant les caractéristiques énoncées dans l'étude.

Enfin, il faut continuer comme dans le projet du Phare des saisonniers à développer l'autonomie (si possible complète) en eau potable, en assainissement et en électricité.

CAMIONS D'AUJOURD'HUI Auguste VERDINE

LES ENSEMBLES DU CIRQUE ARLETTE GRUSS

LE SUMMUM DU MATÉRIEL ROULANT

Jamais en France et peut-être dans le monde, un cirque itinérant n'avait été aussi novateur dans la conception de ses véhicules que celui qui porte fièrement le nom d'Arlette Gruss.

Gilbert, fils d'Arlette et aujourd'hui à la tête du célèbre chapiteau, n'a de cesse d'embellir son établissement. Si la priorité reste pour lui le spectacle, la beauté du matériel et le confort du public demeurent à ses yeux des atouts majeurs pour garantir un succès jamais démenti au fil des ans. Quelques chiffres donnent la mesure de cette entreprise hors du commun avec 57 tracteurs Renault, quatre porteurs de la même marque et plus d'une trentaine de caravanes et voitures particulières, soit un total de 98 cartes grises.

Le choix stratégique de Renault s'explique dans une entreprise où le bon fonctionnement exige une rigueur militaire. « Une panne sur la route peut avoir des conséquences désastreuses », explique Gilbert Gruss, « il suffit que le convoi du chapiteau ou celui des gradins soit en rade et le cirque ne peut pas être monté à temps pour le spectacle. Un jour perdu représenterait un grave préjudice au regard des frais journaliers. Il le serait aussi pour les 137 personnes qui constituent la population de notre ville ambulante. Avec Renault, nous avons toujours l'assurance de trouver à proximité un concessionnaire susceptible de fournir rapidement une pièce défaillante ».

Ces tracteurs sont achetés d'occasion sans jamais dépasser 600 000 kilomètres au compteur. Le cirque Arlette Gruss visite chaque année 27 villes en France. L'étape entre Annecy et Nancy est la plus longue de la tournée et 3 000 euros de gas-oil sont consommés tous les 100 kilomètres.

Le matin du départ, les chauffeurs sont réveillés à 3 h 30 afin de procéder à l'accrochage des convois dont la plupart sont constitués d'une semi-remorque

En titre. Pas moins de six semi-remorques et trois remorques d'habitation, toutes à trois et permettant de loger près de 80 personnes, ont été livrées en 2013 au cirque Arlette Gruss. On les voit ici sortant des ateliers du carrossier Procar-Demas situés à Saint-Mesmin (Vendée).

Ci-contre. L'ensemble roulier que l'on voit au premier plan est composé d'une semi-remorque et d'une remorque abritant les logements du personnel. Les parties déployant de deux petites fenêtres sont extensibles et forment un volume appréciable d'une surface de 8 m². Ces cabines sont équipées de deux lits superposés. Le compartiment avec une plus grande fenêtre et situé sur le col de cygne est également muni d'un lavabo et peut accueillir un couple.

Ci-contre. Des tracteurs Renault Premium Route 440 dci 19 T et 450 dxi 19 T à cabine Privilège équipent l'important parc roulier du cirque Arlette Gruss. Un choix volontaire et stratégique qui honore la qualité française et assure une maintenance facile à cet établissement. Comme le montre ce cliché, les derniers exemplaires acquis sont des Premium 450.

Ci-dessous. Les nouveaux convois du cirque Arlette Gruss munis de gyrophares à l'avant et à l'arrière de chaque ensemble rallient la prochaine ville-étape.

Ci-contre. Les convois bien alignés forment les rues d'un village. On voit ici deux des semi-remorques et remorques abritant les logements du personnel avec leurs trois déployés.

28 Charge Utile Magazine n° 255 / mars 2014 LES ENSEMBLES DU CIRQUE ARLETTE GRUSS Charge Utile Magazine n° 255 / mars 2014 29

Article de Charge Utile en mars 2014 : ''Camion d'aujourd'hui'' par Auguste Verdine sur les ensembles du cirque Arlette Gruss

Une partie des réponses à ces questions semble se trouver dans un autre projet existant : les camions itinérants du cirque Arlette Gruss. Fort de 57 véhicules tracteurs, c'est un véritable quartier qui se déplace très régulièrement et qui est capable de loger 137 personnes. On constate que pour gagner de la place, les caisses des semi-remorques ont la **capacité de se déployer** une fois le site atteint.

De manière générale, le convoi doit s'installer sur un terrain déjà stabilisé et étanchéifié (bituminé) pour supporter la charge induite.

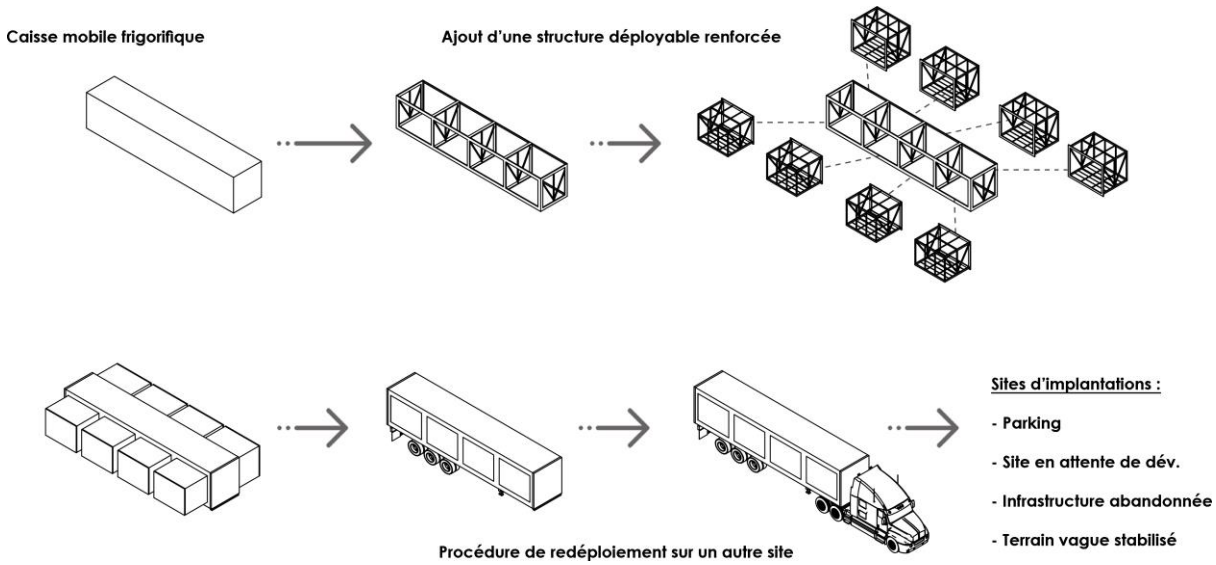
Le concept :

En associant les atouts de chacun de ces projets existants (« Une villa en urgence » et les camions du cirque Arlette Gruss) et en innovant sur les inconnus encore restants, le projet du Roll' Village est une des solutions possibles pour répondre aux besoins de logement pour les travailleurs saisonniers.

Le concept est donc le suivant : il faut tirer parti de la grande quantité de **caisses mobiles frigorifiques** disponibles en France à cause de leur durée de vie légale qui n'est que de 12 ans. Il a été constaté qu'après leur mise hors service ces dernières étaient en général encore en très bon état. Au lieu de les laisser à l'abandon ou être vendues sur d'autres continents moins stricts, il est nettement **préférable de les réutiliser pour des raisons de coûts et d'empreinte écologique**.

En s'appuyant sur des technologies connues, on vient ajouter une **structure métallique** à l'intérieur de la caisse mobile frigorifique ayant la capacité de **se déployer**, tel des poupées russes (ou *matriochkas)*. Ainsi on peut **transporter davantage de logements dans une même caisse**. Les compartiments pourront ensuite se refermer pour respecter le code de la route et éviter le convoi exceptionnel, puis de se redéployer sur d'autres sites.

Voici une axonométrie résumant le concept précédemment expliqué :



Axonométrie de principe présentant le concept sur lequel se base le projet Roll' Village

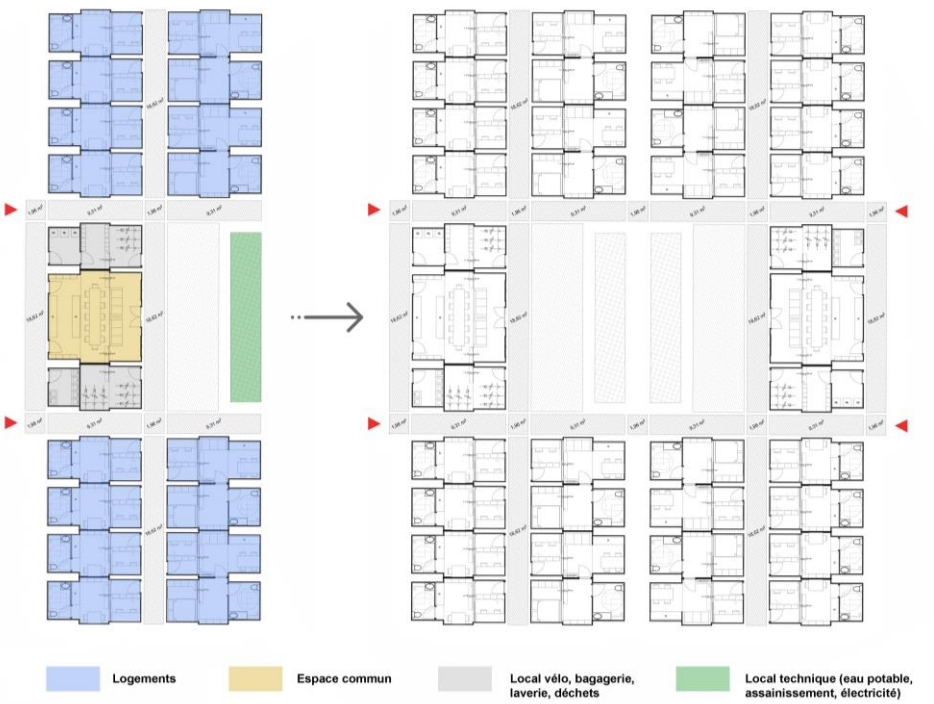
Une caisse mobile frigorifique peut contenir quatre logements de 20 m² adaptés pour les travailleurs saisonniers vivant seuls (ou couple) **ou deux logements de 40 m²** pour les couples seuls et les couples avec enfant (ou collocation).

Encore en cours de développement, voici les différents types de logements proposés :

Plan conceptuel d'un logement T1

Plan conceptuel d'un logement T2

Ce projet ne propose pas une seule forme. Il est adaptable selon la forme du foncier disponible et le nombre de logements nécessaire. Voici plusieurs schémas présentant les possibles implantations de la résidence :



Prototype d'assemblage de deux résidences pour un total de 24 logements

Prototype d'assemblage de deux résidences pour un total de 20 logements

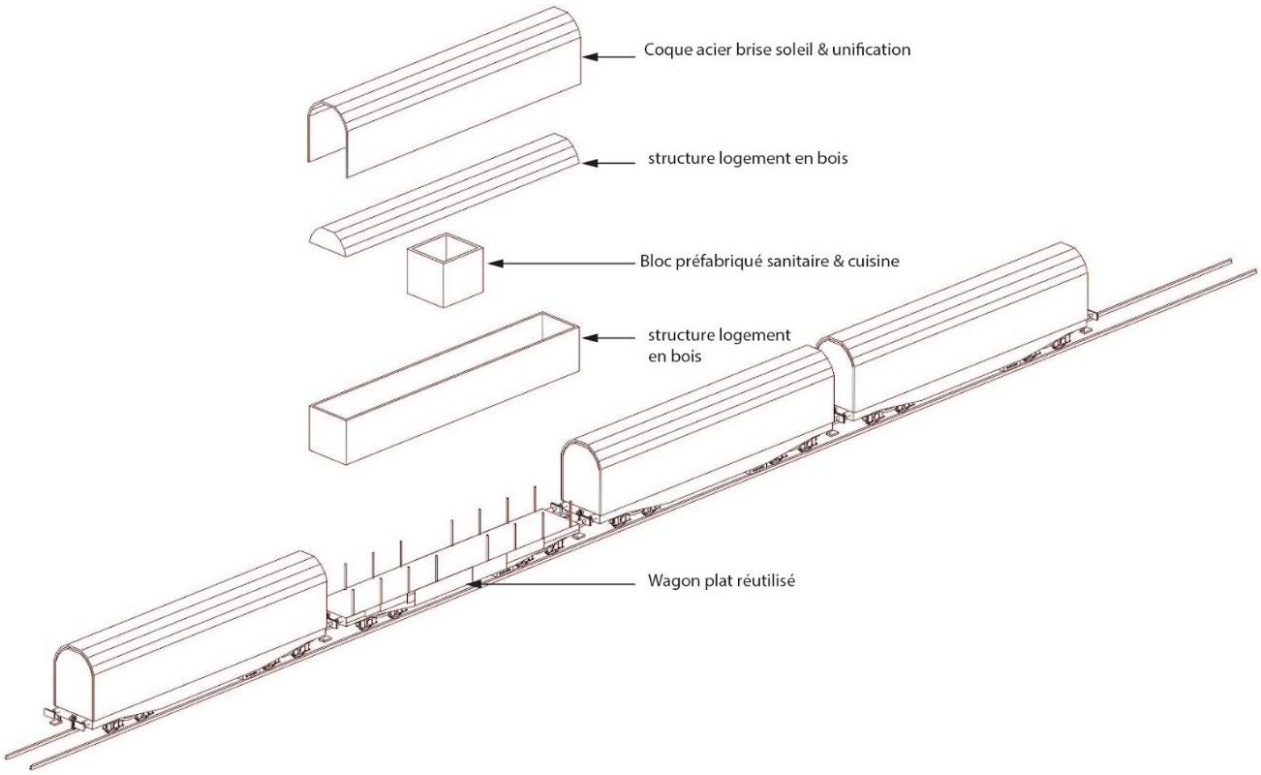
- ***Habitat mobile terrestre : le village des saisonniers***

Le village des saisonniers sur les wagons de fret

Dans l'idée d'expérimenter une architecture permettant de créer du logement pour saisonniers au plus près des pôles d'emplois, la réflexion et la recherche ont été orientées vers la question du logement ferroviaire. L'association des deux notions de logement et de ferroviaire peut paraître surprenante. Cependant, les envisager en lien l'une avec l'autre suscite l'émergence de pistes de réflexions intéressantes.

Comme on l'a vu, le manque de logements pour travailleurs saisonniers est un enjeu économique pour les communes touristiques. Par ailleurs, la question de l'avenir des infrastructures ferroviaires françaises est un sujet qui prend de l'importance, notamment concernant le transport ferroviaire de fret, dont la part au sein du transport de marchandises n'a cessé de diminuer dans les dernières décennies. La baisse des activités ferroviaires, dues aux mutations de marché de la SNCF, a eu pour conséquence la mise en disponibilité de foncier, et notamment de voies ferrées, qui ne sont plus utilisées. Cela a également provoqué l'abandon de certains équipements, tels que les wagons de fret.

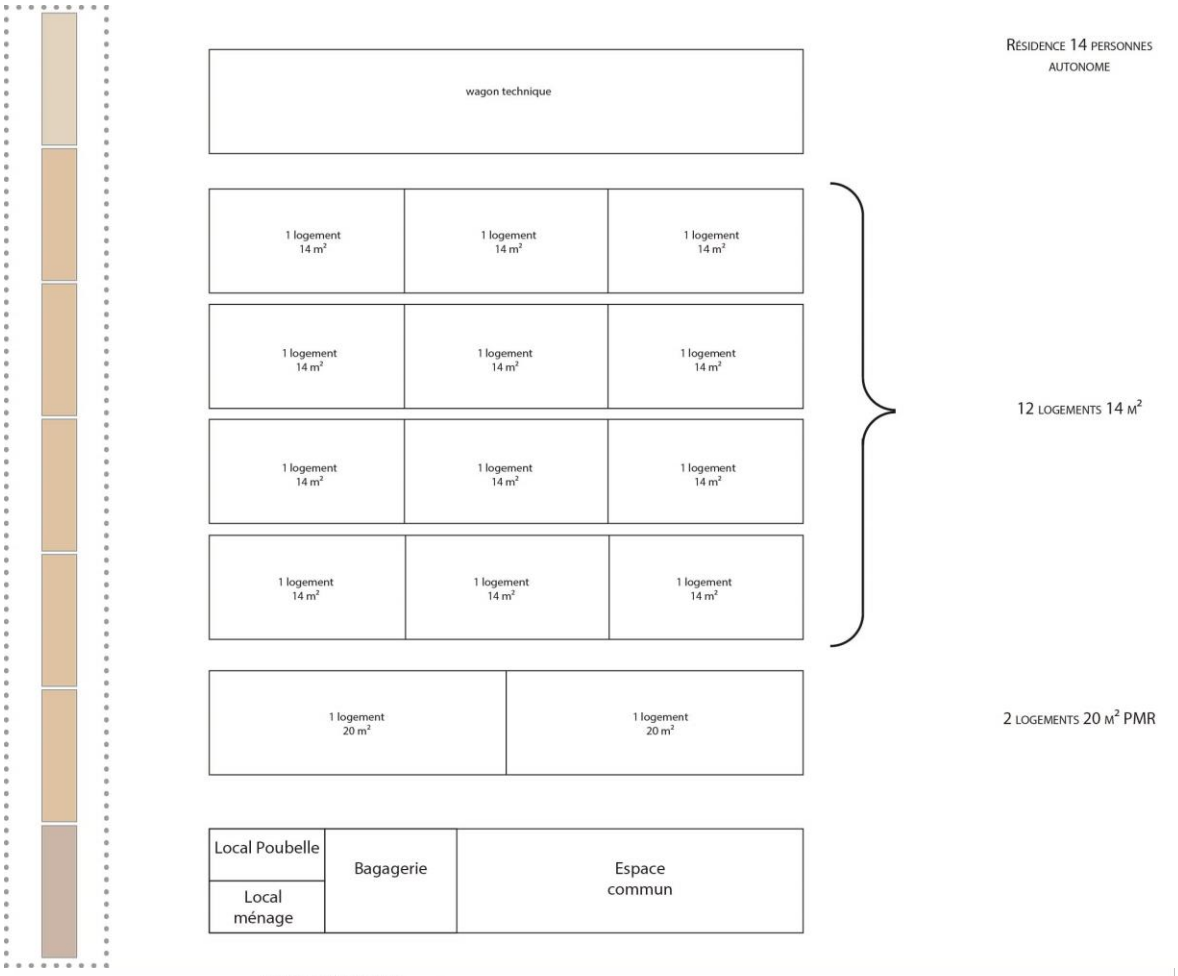
Faire correspondre le besoin de logements et la disponibilité d'équipements ferroviaires peut constituer une opportunité pour le projet de logement pour travailleurs saisonniers. En effet, les gares sont généralement situées dans les centres villes de toutes les communes de France qui en possèdent. Cela implique qu'elles sont localisées à proximité des lieux de travail, des lieux de divertissement et des services dont les travailleurs saisonniers ont besoin. Implanter la résidence sur le foncier disponible de la SNCF permet de faire des économies en termes de transport entre le logement et le travail, et de profiter des services déjà existants sur le territoire.

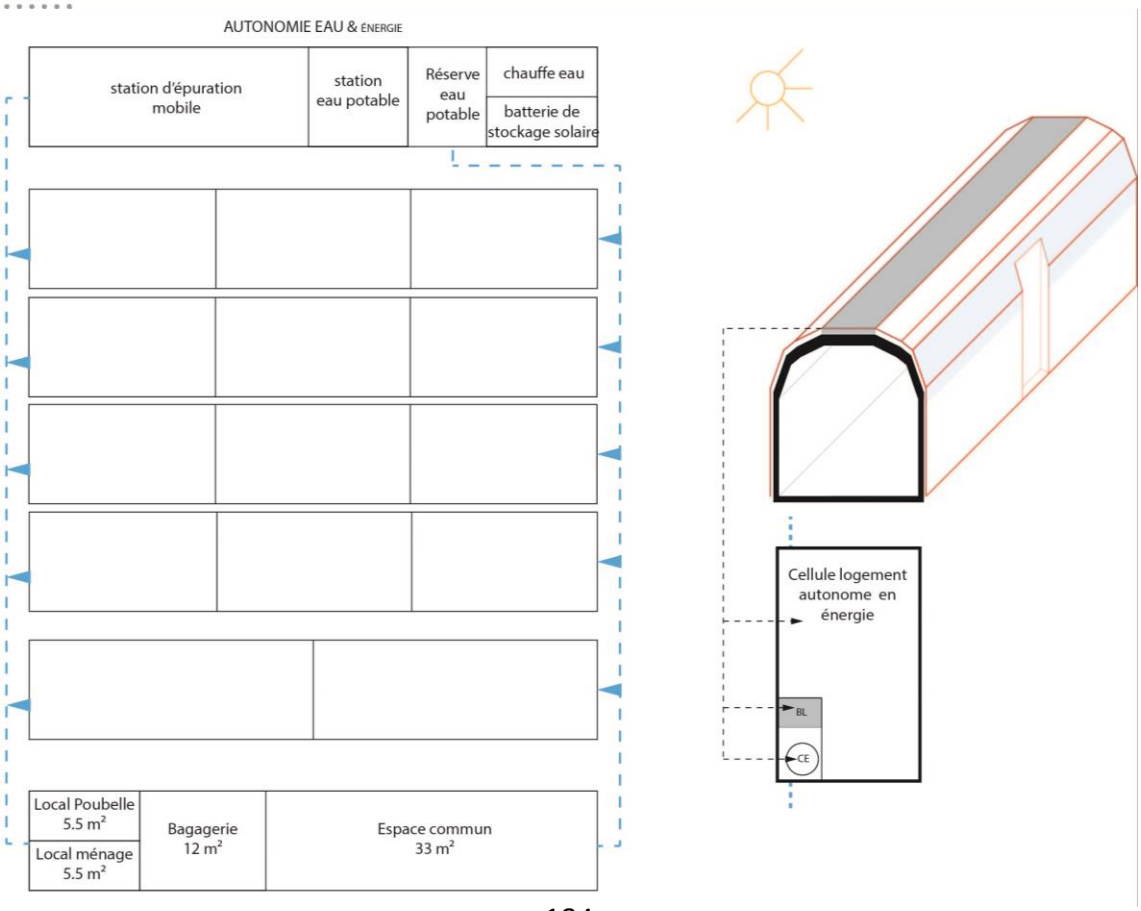


Installation de logement modulaire sur des wagons plats de fret

L'idée est d'utiliser des wagons plats, pour leur donner un nouvel usage : transporter des logements modulaires en bois d'une gare à l'autre. L'objectif est de permettre de remplir ces logements durant toute l'année, avec le moins de vacance possible.

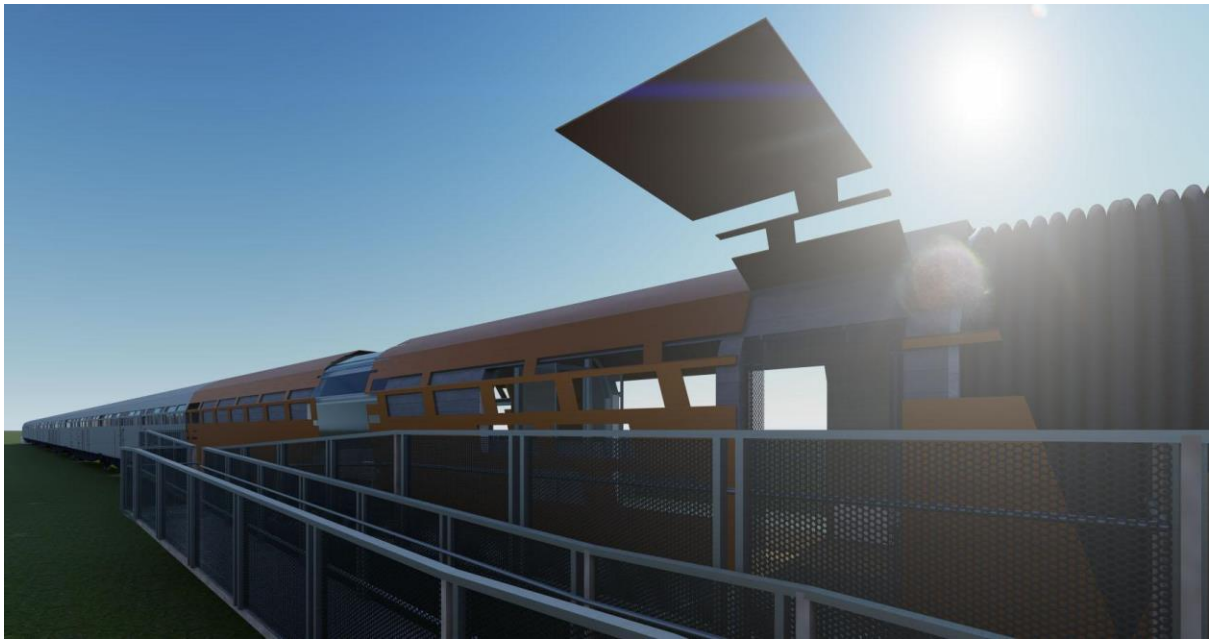
Ce projet est constitué de plusieurs résidences de 7 wagons, composées chacune de 14 logements. Comme on peut le voir sur le schéma programmatique ci-dessous, un wagon est dédié aux services techniques, permettant une autonomie de la résidence en électricité et en eau. Il comprend également un wagon d'espace commun, composé d'un espace intérieur et d'un espace extérieur couvert dédié aux saisonniers, ainsi que des espaces techniques : un local poubelle, un local ménage et une bagagerie. Les autres wagons sont constitués de logements pour une à deux personnes et de deux logements T1 bis accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).


Résidence 14 personnes
autonome
wagon technique
1 logement
14 m²
12 logements 14 m²
1 logement
20 m²
2 logements 20 m² PMR
Local Poubelle
Local
ménage
Bagagerie
Espace
commun


AUTONOMIE EAU & énergie
station d'épuration
mobile
station
eau potable
Réserve
eau
potable
chauffe eau
batterie de
stockage solaire
Local Poubelle
5.5 m²
Local ménage
5.5 m²
Bagagerie
12 m²
Espace commun
33 m²
Cellule logement
autonome en
énergie
BL
CE

EXTENTION DU TERRITOIRE PROCHE DES ACTIVITÉS SÉPARATION AVEC LES HABITATIONS

Les résidences peuvent être connectées entre elles, pour créer une sorte de "super-résidence". L'objectif est de faciliter la flexibilité du logement, l'adaptant aux besoins des entreprises, notamment leurs besoins en logements, en fonction des saisons.

Scénario

Durant la période estivale à Arcachon, le territoire peut accueillir trois résidences sur le terrain du "village des saisonniers", nom qui a été choisi pour ce projet architectural. A la fin de la période estivale, le concept serait de venir détacher une ou deux des résidences afin de les déplacer sur des territoires ayant besoin de logements pour les travailleurs saisonniers (Sarlat, ou la station de ski Bagnères de Luchon, par exemple).