

R.O.I. BATEAUX

RÈGLEMENT D'ORDRE INTÉRIEUR (R.O.I.) RELATIF AUX CONDITIONS QUE DOIVENT RENCONTRER ET AUX RÈGLES QUE DOIVENT RESPECTER LES BATEAUX AMARRÉS EN PERMANENCE SUR LE DOMAINE DU PORT DE BRUXELLES

Les bateaux visés à l'article 1 du présent R.O.I doivent respecter, sans que ce relevé ne soit exhaustif, la réglementation suivante:

- Règlement général de Police pour la Navigation sur les eaux intérieures (arrêté royal du 24/09/2006),
- Règlement relatif au canal maritime de Bruxelles au Rupel et aux installations maritimes de Bruxelles,
- Règlement Régional de Police du Canal et du Port de Bruxelles,
- Directive (UE 2016/1629) du parlement européen du conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure,
- Des standards européens établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN),
- Règlement d'ordre intérieur pour les bateaux amarrés en permanence sur le domaine du Port de Bruxelles.

Article 1 : Champ d'application :

Le présent règlement s'applique aux bateaux amarrés en permanence n'ayant pas pour vocation le transport de marchandises, sur les différentes zones propices à l'amarrage permanent qui sont à ce jour de manière non-exhaustive et non définitive, les rives droite et gauche du Bassin de Batelage, une partie du quai de Veeweyde en rive gauche, le Bassin Béco sur sa rive droite et une partie du bassin de Biestebroek en rive gauche.

Ce présent règlement pourra être revu et modifié si nécessaire. Toutes les modifications apportées au R.O.I. devront être respectées dès leurs entrées en vigueur avec un délai d'adaptation prévu à cet effet.

Article 2 : Définitions :

1. Domaine du Port de Bruxelles :

Nous entendons par Domaine du port de Bruxelles particulièrement les 14 KM de voie d'eau, leurs quais et berges, qui se trouvent sur le territoire de la Région Bruxelles Capitale et plus particulièrement les différentes zones propices à l'amarrage permanent de bateaux et qui sont à ce jour, de manière non exhaustive et non définitive : les rives droite et gauche du Bassin de Batelage, une partie du quai de Veeweyde en rive gauche, le Bassin Beco sur sa rive droite et une partie de bassin de Biestebroek en rive gauche.

2. Le Port de Bruxelles (PDB) :

La société régionale du port de Bruxelles, telle que créée par l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

3. Le Syndic bateaux (le syndic) :

Le prestataire de service, qui aura été désigné par le Port de Bruxelles pour le représenter, et ayant

pour taches, la mise en œuvre, le contrôle et le respect du présent R.O.I. auprès des bateaux amarrés en permanence.

4. Bateau amarré en permanence :

Le bateau dont le propriétaire et/ou le capitaine est amarré à titre principal sur le domaine du Port de Bruxelles pour une période continue supérieure à un mois.

5. Bateau-logement / bateau non commercial :

Un bateau-logement/non commercial est un navire ou une embarcation, un engin flottant ou un objet flottant qui est conçu pour l'habitation et qui sert de résidence principale. En ce qui concerne l'occupant d'un bateau logement, celui-ci doit être domicilié à l'adresse du point d'amarrage. Toutefois, un espace limité pour des activités auxiliaires telles qu'une occupation secondaire, un bureau... d'une superficie maximale de 30 m² peut être aménagée dans un bateau-logement. La mise à disposition de chambres dans les bateaux-logement peut être autorisée, avec un maximum de deux chambres et dans la limite d'une surface au sol de 30 m² maximum, sans préjudice des restrictions supplémentaires imposées par la commune sur le territoire de laquelle le bateau-logement est situé.

Un bateau non commercial est un navire ou une embarcation, un engin flottant ou un objet flottant remplissant les caractéristiques d'un bateau-logement, sauf que sa destination n'est pas le logement mais l'hébergement d'activités sans but lucratif.

6. Bateau commercial :

Un bateau commercial est un navire ou une embarcation, un engin flottant ou un objet flottant ayant comme destination principale une/des activités à but lucratif

7. Le contrat de gestion :

Le contrat de gestion garantit le financement du Port de Bruxelles. Acteur clé de la transition économique et écologique, le Port de Bruxelles s'inscrit parfaitement dans les objectifs prioritaires du gouvernement bruxellois : mobilité urbaine et transition vers une économie plus circulaire, plus vertueuse et plus durable. Le contrat de gestion en détail est à retrouver via le lien suivant : https://port.brussels/sites/default/files/2021-11/cdg_bc_2021_2025_1.pdf.

8. Le masterplan 2040 du Port de Bruxelles :

Le Port de Bruxelles s'est doté d'un nouveau master plan ambitieux pour une transition économique et écologique durable, capable de renforcer les liens entre Bruxellois. Grâce aux solutions logistiques et à une meilleure intégration de voies d'eau dans le paysage bruxellois, le canal est désormais une zone de développement économique, mais aussi un endroit agréable où il fait bon venir se délasser au fil de l'eau, au cœur de la ville : le master plan 2040 en détail est à retrouver via le lien suivant : https://port.brussels/sites/default/files/2021-11/masterplan_2040_fr_0.pdf.

Article 3: Recommandations techniques et réglementaires :

1. Dimensions

- a. Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire ne peuvent avoir une largeur excédant 7 mètres.
- b. Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire ne peuvent avoir un tirant d'eau supérieur à 2,5m.
- c. Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire ne peuvent avoir une hauteur de la structure supérieure au-dessus de la ligne de flottaison excédant 4,2m (tirant d'air).
- d. Aucune structure flottante ou accouplée à la coque n'est autorisée de manière permanente côté

canal. Si existante, l'embarcation annexe ou de secours sera retenue ou stockée à bord du navire.

2. Electricité et eau potable

- a. Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire, ne peuvent utiliser leurs générateurs, moteurs auxiliaires afin de produire l'électricité nécessaire aux consommateurs de son installation. Ceci excepté une situation d'urgence ou de panne sur le réseau électrique.
- b. Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire doivent être raccordés au réseau électrique. Pour ce faire, le propriétaire veillera à ce que son installation électrique à bord soit aux normes et certifiée par une société agréée. Il tiendra également compte des spécificités techniques et normatives d'une telle installation, conformément aux prescriptions techniques de SYNERGRID pour le raccordement d'un URD avec bateau-domicile au réseau de distribution BT reprises en annexe du présent ROI (cfr le lien suivant : https://www.cwape.be/sites/default/files/2022-02/Technical_prescription_C10-11_ed2-2_20210315_tekst_FR.pdf).
- c. Eau. Les bateaux amarrés en permanence peuvent être raccordés à l'eau. Une copie des bons de chargement d'eau potable sera tenue à bord pour une durée d'au moins un an.
- d. Les installations d'eau potable à bord veilleront à être conforme aux prescriptions ES-TRIN telles que décrites sous l'article 15.05. Lors des visites de l'autorité compétente du port, une inspection de ces installations peut être menée.
- e. L'utilisation d'eau potable pour l'entretien du navire (nettoyage) pourra être restreint lors de période de grande sécheresse.

3. Eaux usées

Le rejet des eaux usées dans le canal est strictement interdit. Les bateaux amarrés en permanence devront dès lors être capable de stocker ou de traiter ces eaux usées.

Dans le cas du stockage des eaux usées, une citerne indépendante sera utilisée à cet effet. Ensuite les eaux usées seront transférées à une société agréée pour récupérer ces eaux. Un reçu, une trace du dernier transfert devra être conservé à bord.

Dans le cas du traitement des eaux usées, un traitement d'épuration, le système utilisé veillera à répondre aux normes telles que prescrites par ES-TRIN et plus spécifiquement le chapitre dédié aux stations d'épurations de bord.

4. Recommandations techniques

Tous les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire devront être amarrés de manière optimale et, en toute hypothèse, avoir :

- au moins 2 solides amarres de bouts avant,
- au moins 2 solides amarres de bouts arrière,
- au moins 1 garde montante avant,
- au moins 1 garde montante arrière.

Les amarres utilisées veilleront à tout moment à posséder suffisamment d'élasticité afin de pouvoir contrer tout mouvement soudain du navire ou du niveau d'eau.

A défaut de bollards en suffisance, les bateaux doivent être amarrés suivant les règles de grande habileté de marin et de la bonne navigation.

Les bateaux amarrés en permanence sur le domaine portuaire doivent disposer au minimum des documents suivants :

- une lettre de jauge pour les bateaux d'intérieur (certificat de jaugeage),

- pour tous les bateaux d'une longueur supérieure à 20 mètres (15 mètres pour les bateaux de plaisance) un sondage de la coque effectué à sec, valable pour une période de 5 ans. Entre chaque période de 5 ans, un mesurage électronique (mouillé) de la tôle à hauteur de la ligne de flottaison pourra être exigé par l'expert jaugeur ou les autorités du Port de Bruxelles,
- une police d'assurance qui couvre chaque propriétaire de bateau, une copie de ces polices d'assurance doit être remise au port conformément à l'acte de concession :
 - contre le risque de renflouement à concurrence de minimum 150.000 €.
 - en Responsabilité civile (en ce compris l'incendie) à concurrence de 800.000€ en dommage matériel.
 - de plus pour les navires accueillants plusieurs personnes dans le cas d'un bateau événement un rapport d'inspection concernant le matériel de sécurité (alarme incendie, extincteur, etc.) ainsi que d'évacuation devra être fourni.

Dans le cadre d'un bateau pouvant accueillir plus de 100 personnes lors d'évènement ou dans le cadre d'une activité même temporaire, un rapport d'étude de stabilité complète devra être fourni.

Le Port peut exiger une inspection supplémentaire du bateau s'il apparaît qu'un des documents ou rapports présente des singularités ou certains manquements.

Tout manquement au présent règlement, qui constituerait également un manquement au règlement de police du Port, permettra au PDB de donner injonction au bateau qui ne les respecterait pas, de quitter le domaine portuaire, et à défaut, le PDB prendra les mesures d'office aux frais risques du bateau concerné par l'injonction de quitter le domaine portuaire.

Article 4 : Recommandations architecturales et paysagères générales :

5. Les pastiches faisant référence à l'architecture navale étrangère aux types fluviaux européens sont prohibés.

1. Matériaux : l'ensemble des structures apparentes et des revêtements sera réalisé en métal, bois, fibres plastiques, verre ou toile. Le verre sera de type clair, non réfléchissant et non coloré.

2. Couleurs : les couleurs traditionnelles de l'architecture fluviale européenne seront privilégiées.

3. Signalisation : la poursuite des démarches entreprises par le PDB pour la mise en place de panneaux didactiques, est encouragée et le bateau amarré en permanence apportera sa pleine collaboration.

4. L'entretien et la propreté du bateau (peinture, aspect soigné, algues,...) et du quai (comprenant la berge et le chemin de halage) seront effectués et maintenus par le propriétaire du bateau. Le propriétaire veillera également à ce que l'aspect extérieur de la coque ne présente pas de rouille excessive.

5. Les éléments de clôture sur la berge seront réalisés au moyen de plantations (ex : haies) ou en tout cas au moyen d'éléments de clôture de qualité, les autres moyens d'éléments tels que fils métalliques, pieux en bois de sapin,... et qui sont généralement peu esthétiques, sont strictement prohibés. En outre, une harmonisation quant au type de plantation ainsi qu'à sa hauteur devra être respectée. Les espèces végétales indigènes ou adaptées à l'environnement local et non envahissantes devront être privilégiées (voir [fiches](#) de Bruxelles Environnement). Le plan des plantations sera à soumettre au PDB pour accord préalable).

6. L'apparence extérieure en général, sera soignée, notamment en prohibant la présence extérieure de rangements sauvages, de bouteilles de gaz visibles, de déchets...

7. Les abords de la coupée (passerelle) ne sont en aucun cas des endroits de stockage où les matériaux et/ou véhicules en tous genres peuvent être stockés. L'endroit ne doit être considéré que comme une voirie normale et donc sujette aux mêmes conditions de gestion que les voiries de la commune par exemple.

8. En période de neige et/ou de gel, le propriétaire s'assurera que l'accès à son bateau ainsi que les abords de la coupée soient dégagés du gel et de la neige et veillera également que l'accès sur son bateau ne présente aucun risque de chutes ou de glissades.

9. Les déchets ne seront pas stockés à la visibilité de tous/toutes ou sur les abords du navire. Ils devront être sortis le soir précédent le jour de collecte.

10. Toutes petites embarcations ou annexes ainsi que diverses constructions types « pontons flottants » doivent répondre aux mêmes critères d'entretien que ceux exigés pour les bateaux. Toutes les mesures de sécurité utiles doivent être prises pour éviter qu'une embarcation ou un ponton ne coule bas.

Article 5 : Recommandations architecturales et paysagères fonctionnelles

1. L'amarrage : les systèmes d'amarrage devront être intégrés à l'architecture du bateau. Ceux-ci doivent être contrôlés visuellement (s'assurer qu'ils sont bien en place) de façon hebdomadaire et physiquement (tester leur résistance) de façon mensuelle. En cas d'usure avérée ou soupçonnée, le(s) moyen(s) d'amarrage concerné(s) sera/seront remplacé(s) sans délai.

2. Les passerelles : les passerelles devront présenter un aspect architectural léger et prolonger l'aspect architectural du bateau. Celles-ci seront stables et résistantes et ne devront présenter aucun danger pour les utilisateurs.

De même, les passerelles devront être conformes aux normes européennes. Elles seront munies d'un filet de sécurité afin d'éviter qu'une personne puisse tomber à l'eau. Une bouée de sauvetage sera installée à proximité directe de la passerelle.

3. Les défenses et/ou bois de pare-battage : ceux-ci seront correctement placés et fixés. Pour rappel, l'emploi de vieux pneus est strictement interdit tant à bord des bateaux que le long et/ou sur les quais, berges ou chemins de halage.

4. L'éclairage : un système d'éclairage embarqué susceptible de gêner l'équilibre général des ambiances lumineuses dans lesquelles il s'inscrit, ou pouvant provoquer un éblouissement des usagers de la voie d'eau, est interdit. L'éclairage des abords et des accès se fera à partir du bateau. L'éclairage du bateau à partir de points lumineux posés à quai est prohibé. L'éclairage à bord des bateaux veillera à répondre aux normes décrites par ES-TRIN. L'éclairage veillera également à respecter les normes pour l'environnement.

5. Equipements divers : les équipements techniques tels que paraboles, réservoirs, etc. placés à l'extérieur et visibles sont prohibés. Seuls les éléments techniques de navigation, d'ancrage, de manœuvre, de gréement et d'amarrage seront visibles.

Article 6 : Respect, implication et participation aux projets du PDB :

Les bateaux amarrés en permanence dans le domaine portuaire, qu'ils soient bateau-logement, bateau non commercial ou bateau commercial s'engagent à respecter, s'impliquer et participer à la mise en œuvre des projets menés par les équipes du PDB sur le domaine portuaire, en particulier les projets d'aménagement et d'entretien techniques, environnementaux, paysagés, concernés par la voie d'eau,

les berges et chemins de halage, et toutes les infrastructures portuaires, et qui s'inscrivent dans les objectifs et plans d'actions tels que décrits dans le « contrat de gestion » et le « master plan 2040 » disponibles en ligne sur nos différentes plateformes digitales (voir Article 1).

Sont notamment en cours de planification ou/et de réalisation les projets suivants pour lesquels un engagement, une implication ou une participation sera demandée aux propriétaires et habitants des bateaux amarrés de manière permanente (ceci ne constitue en rien une liste exhaustive) :

- Installation de berges lagunées dans le bassin de batelage.
- Mise en place du bio dragage sur le domaine portuaire.
- Mise en place de solutions individuelles ou/et collectives pour le traitement des eaux usées des bateaux sur le domaine portuaire.
- Mise en valeur des patrimoines bateaux / batelage / bateliers, au sens large (logement – associatifs – commerciaux) au sein du PDB et de la Région Bruxelles-Capitale.
- Gestion des berges, voiries et chemins de halage (équipements, entretiens, paysagers, durabilité, ...).
- Installation de quai d'attente et/ou de transbordement dans les bassins du PDB (bassin de batelage, Bistebroek, Beco, ...).
- Aménagement de zones de détente, de promenade, sportives, de mobilité douce sur le domaine portuaire du PDB.

Article 7 : Le suivi des recommandations :

1. Un contrôle régulier des services du Port de Bruxelles, ou d'un prestataire de service désigné par le port de Bruxelles de type « Syndic bateaux » pour exécuter ces contrôles, sera effectué afin de vérifier le respect des recommandations de ce R.O.I.

2. Avant tout futur aménagement extérieur d'importance (mise en peinture, mise en place de clôtures, ...), le propriétaire demandera l'accord du Port de Bruxelles en direct ou via le prestataire de service désigné par le port de Bruxelles de type « Syndic bateaux ».