

# MONTER UN PROJET = PARTENARIAT

Pourquoi un projet de véloroute de long des voies navigables impose t-il obligatoirement un partenariat solide et constructif ?

Pour une raison simple :

Il y a au minimum 2 "acteurs" qui doivent s'entendre et se comprendre :

- VNF : gestionnaire et autorité compétente pour gérer et exploiter le domaine
- Le(s) porteur(s) du projet : celui qui fait, qui investit, qui rassemble les cofinancements, qui négocie avec VNF.

## **1. Construire ensemble :**

Les 2 partenaires se sont bien compris sur l'objet du projet et les enjeux respectifs pour chacun de ce projet.

## **2. Conjuguer les compétences :**

Tirer mutuellement profit des compétences multiples de son partenaire (technique, méthodologie de projet, gestion juridique, gestion financière, ...).

## **3. Nommer un chef de projet :**

Pour s'entendre à deux, il faut paradoxalement qu'il n'y en ait qu'un qui parle, qui coordonne, qui anime.

Ce chef de projet n'a pas toutes les compétences, il doit savoir mettre en cohérence et valoriser les apports des autres.

Pour VNF, un chef de projet, interlocuteur privilégié, doit pouvoir être identifié par notre partenaire.

## **4. Définir les objectifs, les moyens, fixer le planning d'études, de réalisation par le biais d'un protocole de partenariat.**

# LE PROTOCOLE DE PARTENARIAT A L'INITIATIVE DE VNF

12 points pour :

- **Fixer des objectifs** clairs, acceptés et validés par tous
- Avoir un document de **référence** auquel on peut se reporter régulièrement (2 ans de gestation de projet ... pendant lesquels il peut y avoir des réinterprétations des objectifs, des changements de personnes, ...)
- Eclairer très en amont et en toute **transparence**, chacun des partenaires sur les étapes à franchir pour mettre les projets en œuvre, notamment au regard des conditions d'occupation fixées par VNF.
- Donner à VNF l'occasion de **tout dire au bon moment**, de planifier un engagement financier, de mesurer la crédibilité et le degré de faisabilité du projet, de mesurer la "solidité" du partenariat.

## I – CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

■ Vérification de la compatibilité entre les données techniques et les ambitions de fréquentation :

- largeur de la véloroute voies vertes,
- nature du revêtement,
- emprise réelle du projet (tapis roulant, bas côté),
- structure de chaussée...

Cette description doit rester sommaire à ce stade (un APS devra définir précisément les caractéristiques techniques). Elle contribue néanmoins à fixer quelques grandes orientations d'aménagement qui permettent de se "reforger" une idée sur la "substance", le contenu du projet très en amont.

## II – CONDITIONS D'EXPLOITATION

■ Pour le gestionnaire des voies navigables : Définir les conditions minimales d'exploitation du réseau.

■ Pour le gestionnaire Véloroutes Voies vertes : intégrer très tôt les contraintes de VNF en terme d'exploitation.

### III – POLITIQUE DE RESTAURATION DES BERGES

■ VNF ne participe pas à la restauration des berges qui serait rendue impérative du fait du projet de véloroutes voies vertes.

Mais :

→ Si un programme de restauration des berges est prévu par VNF à échéance (de 2/3 ou 4 ans), ce programme doit pouvoir faire l'objet d'une nouvelle programmation compatible et cohérente avec le calendrier de réalisation de la véloroute voies vertes.

→ S'il n'existe pas de besoin pour VNF : pas de financement.

*Par le biais du protocole, VNF se doit de communiquer au porteur de projet, une estimation à peu près réaliste du coût de réfection des berges. Cela suppose un travail de diagnostic et de chiffrage estimatif de la part de VNF.*

*(△ de ne pas tomber dans le travers : chic, chic, chic, ils vont me payer des berges neuves sans que j'ai déboursé un sou ... C'était pas franchement utile mais c'est toujours ça de gagné !).*

■ VNF doit indiquer que son accord est requis sur ce choix des techniques utilisées pour conforter les berges (enrochements, gabions, tunage bois, végétalisation, palplanche, ...).

## **IV – POLITIQUE D'ENTRETIEN EXISTANTE**

- VNF précise le niveau d'entretien qu'il assure pour les besoins de ces missions.
- Le porteur de projet précise le niveau de service qu'il attend pour la satisfaction (voire la sécurité) des usagers de la véloroute voies vertes.
- La superposition de gestion confie l'entretien au bénéficiaire, aussi faut-il préciser les emprises exactes du projet qui sera superposé.

## **V – PRINCIPE D'UNE POLITIQUE FUTURE D'ENTRETIEN**

- Le(s) futur(s) gestionnaire(s) s'engage(nt) à assurer le bon état du chemin.
- Le(s) futur(s) gestionnaire(s) s'engage(nt) à assurer un niveau optimum de sécurité pour les usagers.
- Les partenaires définissent un plan de gestion et d'entretien
- Les partenaires envisagent en amont la répartition des charges d'entretien et d'intervention respectives.

## **VI – GRANDES CARACTERISTIQUES DE LA FREQUENTATION ACTUELLE**

■ Préciser de manière la plus exhaustive possible les différents usages existants de la voie d'eau afin de mesurer les adaptations que devra subir le projet de véloroute / voies vertes pour assurer un partage équilibré de l'espace et prévenir les éventuels conflits d'usage :

- . pêcheurs,
- . promeneurs de proximité,
- . grands randonneurs,
- . habitants riverains,
- . bénéficiaires de COT (privés individuels)
- . bénéficiaires de COT (industriels)
- . ports outillage,
- . ports placage,
- . professionnels de la voie d'eau, loueurs, guinguettes,
- . agents de l'état, VNF,
- . mariniers,
- . plaisanciers...

## VII – CARACTERISTIQUES DE LA NOUVELLE CLIENTELE

■ Valider la crédibilité économique du projet par une analyse prospective des profils de clientèle ;

■ Valider la conception technique du projet d'une part, par rapport à la typologie des usagers et, d'autre part, par rapport à la rentabilité économique que l'on ambitionne.

- Si majorité retraité = restauration standing, patrimoine.
- Si majorité famille + petit enfant = restauration snack.
- Si clientèle "Bobos" = services techno-écolo.

*Si je veux gagner des sous, ai je bien prévu de mettre en place les services qui correspondent à la clientèle attendue.*

## VIII – ESTIMATION DE L'IMPACT ECONOMIQUE LIE A L'ACCROISSEMENT DE LA FREQUENTATION

■ Compléter la faisabilité économique du projet par le croisement entre le potentiel d'économie généré par la véloroute voies vertes et le potentiel de développement local du territoire.

■ Evaluer les niveaux de service et d'accueil à mettre à disposition des usagers.

→ soit la dynamique de développement du territoire est forte et les services peuvent se mettre en place facilement

→ soit les territoires connexes à l'itinéraire ont déjà une vocation touristique et le niveau de service est suffisant, il convient peut être juste de lui donner un petit coup de pouce

→ soit l'économie touristique n'est pas encore en place et le projet véloroute voies vertes doit intégrer la création des services ad hoc.

(les maisons éclésiastiques inutilisées peuvent éventuellement être un bon support à cette infrastructure de services).

## **IX – ESTIMATION DES IMPACTS EN TERME D'EXPLOITATION**

■ Définir les aménagements pouvant réduire les impacts négatifs sur l'exploitation du réseau, ils seront à intégrer dans le cahier des charges du projet technique.

■ VNF peut envisager, proposer et s'engager à mettre en œuvre des alternatives originales pour faciliter la cohabitation entre les agents des services et les autres usagers :

→ emprunts des routes qui longent la voie d'eau plutôt que le chemin de service

→ déplacement en 2 roues motorisées plutôt qu'en véhicule

→ utilisation de véhicule bien repérable (girophare, Disign, couleur)

→ attitude "commerciale" des agents d'exploitation.

## **X – ESTIMATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX**

- Définir une stratégie environnementale
- Poser tous les principes réglementaires ainsi que les procédures nécessaires à la mise en œuvre (calendrier)
- Inscrire le projet dans le cadre d'un développement durable
- Prévoir une communication

## **XI – LES PRINCIPES D'UNE POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS**

- Diagnostiquer les pollutions éventuellement induites par l'augmentation de la fréquentation
- Fixer le cadre de résolution de ces nuisances

VNF apportera sa contribution dans la recherche de solutions adaptées.

## XII – MONTAGE FINANCIER DU PROJET

- Sur le plan du principe, VNF ne participera pas à la mise en œuvre d'une véloroute voies vertes.

Mais VNF, pour des raisons diverses, peut souhaiter se positionner en tant que partenaire financier.

Il convient donc d'en fixer très tôt une enveloppe approximative ainsi que la forme que prendra la contribution de VNF.

Il peut s'agir :

- d'une subvention au profit du maître d'ouvrage du projet,
- d'un apport intellectuel, maîtrise d'œuvre technique, assistance à maîtrise d'ouvrage, prise de la maîtrise d'ouvrage de certaines parties du projet telles que les études ou les travaux d'ingénierie complexe,
- d'un apport en travaux d'infrastructure (confortement berge),
- d'un apport en "nature" (mise à disposition d'un bien immobilier).