

# BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France

Année 2011 N°34  
28 novembre 2011

## **Conseil d'administration n°04/2011 du 6 octobre (rectificatif)**

- Convention relative à la signature d'un contrat pour un projet de développement  
et de valorisation économique du canal des deux mers et des territoires riverains

P 2

Le bulletin officiel de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau.

Il est possible de l'obtenir à titre gratuit et sur simple demande, soit au numéro, soit en s'abonnant.  
Toute demande doit être adressée à la division administration générale/défense du siège de l'établissement,  
175, rue Ludovic Boutleux- B.P. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex

## CONVENTION CADRE

### CONTRAT REGIONAL AQUITAIN POUR UN PROJET DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DE VALORISATION ECONOMIQUE DU CANAL DES DEUX MERS ET DES TERRITOIRES RIVERAINS

#### Entre les soussignés :

**L'Etat, représenté par Monsieur Patrick STEFANINI, préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, Esplanade Charles de Gaulle - 33077 BORDEAUX Cedex**

**Voies navigables de France, représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, directeur général, 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE Cedex**

**La région Aquitaine, représenté par Monsieur Alain ROUSSET, président du conseil régional, Hôtel de Région - 14 rue François de Sourdis - 33077 BORDEAUX Cedex**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L.4311-1 et suivants définissant les missions de Voies navigables de France (VNF ci-après),

Vu la charte interrégionale pour le canal des Deux Mers signée le 16 juillet 2009,

Vu la délibération du conseil d'administration de VNF du 6 octobre 2011 autorisant son directeur général à signer la présente convention,

Vu la délibération n° de la séance plénière du conseil régional du 27 juin 2011 autorisant son président à signer le contrat,

#### **PREAMBULE**

Le canal des Deux Mers est propriété de l'Etat. Son exploitation, son entretien, sa gestion et son développement sont confiés depuis 1991 à Voies navigables de France, établissement public à caractère industriel et commercial.

L'Etat, Voies navigables de France et la région Aquitaine ont mené depuis plus d'une décennie un partenariat constructif en faveur du canal des Deux Mers pour qu'il devienne un outil de développement économique et touristique en lien avec les territoires riverains.

Ainsi, les contrats de plan Etat-Région successifs ont permis depuis 1988 d'accélérer la restauration de la voie d'eau, d'améliorer les conditions d'accueil des usagers par la création d'aménagements, et de contribuer à la sauvegarde de l'environnement par des interventions sur le paysage et la gestion de l'eau.

Cette situation a mis en évidence la pertinence de gérer le canal et de construire son avenir dans le cadre d'une gouvernance partagée avec l'ensemble des partenaires concernés (collectivités territoriales et en premier lieu la région, les services de l'Etat, les usagers, VNF).

La législation prévoit un réseau magistral constitué de l'infrastructure utile au transport de marchandises par voie fluviale et un réseau régional à vocation touristique dont le canal des Deux Mers fait partie.

Ces dispositions ont deux conséquences :

- elles permettent aux collectivités de décider de leur niveau d'engagement sur le réseau régional ;
- seul le réseau magistral est éligible aux contrats de projets 2007-2013.

C'est dans ce contexte général que les partenaires souhaitent relancer une dynamique globale et durable en faveur du canal des Deux Mers, dans un cadre de partenariat renouvelé, hors du champ de la décentralisation et des contrats de projets.

Cette dynamique repose sur un dispositif à deux niveaux :

- D'une part une charte interrégionale, visant trois objectifs :
  - fixer les orientations et mettre en œuvre des programmes d'actions communes pour le développement du canal des Deux Mers, les faire-valoir et les défendre dans toute réflexion et projet en lien avec le canal ;
  - fixer les thèmes et objectifs de développement à aborder collectivement (la promotion touristique, les services aux usagers, et la connaissance) ;
  - définir les conditions d'une démarche partenariale refondée et plus équilibrée.
- D'autre part, le présent contrat, propre à la région Aquitaine.

## **IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT**

### **Article 1er : Objet du contrat**

Le présent contrat a pour objet :

- de définir et de mettre en œuvre le programme de développement économique du canal en Aquitaine ;
- de fixer les engagements de l'Etat, de Voies navigables de France et de la Région Aquitaine ;
- de préciser les modalités de mise en œuvre.

Le périmètre concerné comprend :

- le domaine public fluvial du canal des Deux Mers traversant la région Aquitaine sur une longueur de 103 km ;
- les territoires des communes riveraines traversées.

### **Article 2 : Les ambitions**

Les partenaires partagent des ambitions communes pour le développement du canal des Deux Mers, et s'engagent à les faire valoir et les défendre dans le cadre du présent projet de développement et de valorisation économique.

Ces ambitions partagées sont les suivantes :

- contribuer au développement économique du bassin de navigation du Sud-ouest et à la notoriété du Sud de la France ;
- favoriser un développement touristique s'intégrant dans les politiques des territoires riverains, tout en conservant une cohérence d'itinéraire ;
- valoriser les sites à potentiels sur le canal, avec le souci d'un développement durable, en particulier un développement adapté aux valeurs du canal et aux capacités d'accueil de ces lieux ;
- maintenir l'état de fonctionnement de la voie d'eau, protéger et mettre en valeur ses richesses naturelles et patrimoniales.

Ces ambitions s'inscrivent dans une politique interrégionale, pour assurer une cohérence sur l'ensemble du canal des Deux Mers.

Les partenaires souhaitent ainsi construire une nouvelle dynamique, globale et durable, autour d'un « projet Canal » respectueux de ces ambitions, et tourné vers les trois piliers indissociables que sont le tourisme et les loisirs, l'environnement et le patrimoine.

Dynamique globale, car le canal représente un « tout » unique et indivisible nécessitant une approche abordant toutes les dimensions (développement, restauration, protection, exploitation), avec en particulier la recherche d'un meilleur équilibre entre les actions de développement et de restauration. Globale aussi, car cette dynamique doit s'inscrire dans une intégration avec les territoires, approche indispensable en complément de la logique d'itinéraire.

Dynamique durable, car les partenaires s'engagent à veiller à ce que les réflexions et projets tiennent compte, dans leurs différentes approches, du caractère fortement patrimonial, environnemental et paysager du canal des Deux Mers. Les partenaires entendent concilier valorisation touristique et conservation des qualités patrimoniales de cet ouvrage d'exception.

### **Article 3 : Plan d'actions**

#### **3.1 Les axes du plan d'actions**

Les partenaires prévoient de mettre en œuvre un plan d'actions de 2011 à 2013 (détail joint en annexe n°1) selon les axes suivants :

##### ***Axe 1 : Infrastructure et patrimoine :***

Dans le respect de la protection de l'environnement et du patrimoine, des actions de restauration et de modernisation des ouvrages (écluses, dérivations, aqueducs, maisons éclusières...) seront entreprises afin :

- d'assurer la sécurité sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- de fiabiliser le niveau de service (ouvrages de navigation, chenal) ;
- de moderniser le réseau lorsque cela améliore la capacité ou les conditions d'exploitation.

En particulier cet axe prévoit la restauration du pont canal d'Agen. Par ses dimensions, 539 mètres et ses 23 voûtes en anse de panier, cet ouvrage constitue un des monuments majeurs de la ville d'Agen. Il s'agit du pont canal en maçonnerie le plus long de France. Aujourd'hui, l'étanchéité de la cuvette et la restauration des maçonneries nécessitent une intervention.

Enfin, un outil de gestion du patrimoine par un système d'information géographique (SIG), destiné à apporter une meilleure connaissance du réseau et ainsi permettre d'en optimiser sa gestion, sera mis en place. Il sera conçu de façon à permettre les partages et échanges de données avec les partenaires.

##### ***Axe 2 : Environnement :***

Le bon état des berges est une des conditions essentielles pour assurer le développement d'une activité de loisirs et de tourisme durable, à condition que la capacité des sites soit maîtrisée. Il permet également de sécuriser la ressource en eau en limitant les fuites, et lutter ponctuellement contre les risques d'inondation. Leur préservation et leur remise en état sont donc un objectif.

A cet effet, et conformément au souhait des partenaires de formaliser dans ce contrat des opérations claires, ciblées et prioritaires, l'action en faveur des berges doit permettre d'ici la fin du programme de traiter et restaurer 6 km de berges et digues, dont en priorité la totalité des berges les plus dégradées (priorité 1).

Les paysages constituent la « signature » du canal des Deux Mers. A la simple gestion d'entretien, doit se substituer dorénavant une « gestion valorisante des paysages » du canal, qui intègre le risque généré par le chancre coloré du platane.

En ce qui concerne l'eau, indispensable à la navigation, mais également à l'économie agricole et aux activités humaines (eau potable), elle doit être gérée de manière plus rationnelle car plus rare. L'optimisation de sa gestion constitue un objectif prioritaire pour économiser cette ressource.

Les interventions porteront notamment sur l'instrumentation du réseau (sondes, capteurs, PC etc) permettant le recueil des données, la conception et la mise en place d'outils d'aide à la décision, l'automatisation et/ou la télégestion de certains équipements (épanchoirs, dérivations, vannes...), l'étanchéité du réseau et l'optimisation de la gestion de la ressource. La mise en place d'un dégrilleur test permettant le ramassage des déchets et feuilles sera suivie et un retour d'expérience sur son efficacité réalisé.

### ***Axe 3 : Culture-animation :***

Le service de la navigation du Sud-ouest, direction inter régionale du Sud Ouest de VNF a en charge la gestion et la conservation des archives du canal des Deux Mers. Ce patrimoine exceptionnel se compose de plusieurs milliers de documents représentant un volume avoisinant 200 mètres linéaires de rayonnement. Tous ces documents sont originaux et couvrent la période comprise entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et nos jours. Ces collections constituent des éléments cohérents de valeur inestimable.

Le canal des Deux Mers, faisant partie intégrante du patrimoine des trois régions, a vocation à être intégré dans les démarches de numérisation entreprises par les conseils régionaux.

### ***Axe 4 : Tourisme et économie des territoires :***

#### *Création et amélioration des services aux usagers :*

Les collectivités riveraines et le secteur privé sont les principaux artisans du développement territorial et, à ce titre, sont susceptibles de porter des projets de valorisation du canal. Dès lors que ces projets s'inscriront dans les ambitions du présent contrat, ils pourront être soutenus financièrement.

Deux actions pourront être entreprises en ce sens :

L'une à destination des pratiquants de la voie verte : la voie verte du canal de Garonne en Aquitaine est entièrement réalisée, et la continuité terrestre est assurée jusqu'à la limite du département de l'Aude. L'ambition est à présent de doter la voie verte de plus de services (points d'accueil, espaces thématiques, informations, restauration, hébergement, stations vélos) et d'ouverture vers les territoires riverains. L'opportunité de la ré affectation de maisons éclusières qui ne sont plus utiles à l'exploitation du canal en sera un moyen.

L'autre à destination des navigants : la réponse apportée à ces demandeurs de services sur et autour de la voie d'eau est parfois insuffisante ou inadaptée, et hétérogène suivant les secteurs et les différents lieux d'accueil. Aussi, en complément de l'action en faveur des services liés à la voie verte, une adaptation/modernisation des ports et haltes nautiques le nécessitant, sera entreprise. Cette action pourrait concerner notamment le site de Castets en Dorthe, le territoire du Val de Garonne et l'Agenais, et permettrait de :

- renforcer l'attractivité de ces secteurs de navigation et ainsi contribuer à la réduction du déséquilibre de fréquentation entre le canal de Garonne et le canal du Midi ;
- apporter une réponse adaptée aux besoins des usagers tant sur le volet services immatériels qu'équipements, dans une logique d'itinéraire et de territoire ;
- susciter et développer la découverte des territoires auprès des usagers ;
- sensibiliser les usagers aux valeurs du canal.

#### *Promotion touristique :*

Chaque collectivité a sa propre stratégie de promotion, mais il n'existe pas de stratégie globale sur la destination fluviale du Sud-ouest, notamment vis-à-vis des marchés internationaux.

Ainsi, les actions de promotion viseront à :

- faire connaître davantage la destination fluviale du Sud Ouest (Canal, Lot, Baïse, et Tarn) ;
- attirer des clientèles touristiques, en particulier vers les nouveaux services mis en place ;
- encourager l'interactivité territoires traversés / canal ;
- rééquilibrer la fréquentation « Est/Ouest » sur le canal des Deux Mers, ce qui se traduit en Aquitaine par la recherche d'une augmentation de la fréquentation.

#### *Amélioration de la connaissance :*

Actuellement, la connaissance sur le canal des Deux Mers est éclatée entre tous les acteurs de la voie d'eau (institutionnels, professionnels, usagers), avec très peu de partage et de capitalisation. Par ailleurs, le savoir est souvent empirique. Cela entraîne des analyses partielles et parfois sujettes à caution.

Les objectifs visent à :

- aider à l'élaboration de stratégie et à la prise de décision ;
- disposer d'outils de partage, de communication et de concertation ;
- évaluer les politiques menées.

La création d'un réseau interrégional d'observation du tourisme fluvial doit ainsi permettre d'avoir une meilleure connaissance de l'offre (état physique du réseau, des services aux usagers, de l'activité des professionnels,...), de la demande (qualification et quantification des usagers, de leurs attentes, fréquentation, retombées économiques) et du contexte.

Certaines actions trouveront toute leur cohérence dans une stratégie interrégionale :

- l'outil de gestion du patrimoine (SIG) ;
- la numérisation des Archives Historiques ;
- les services associés au tourisme fluvio-terrestre ;
- la promotion touristique ;
- le réseau d'observation du tourisme fluvial.

Chacun de ces quatre axes comprend plusieurs actions, dont le détail est joint en annexe 2.

### **3.2 Maîtres d'ouvrage des actions**

Chaque action est assurée par un maître d'ouvrage (région, VNF, autre collectivité ou partenaire privé), comme indiqué dans le tableau annexé au présent contrat, après accord de VNF lorsque l'action concerne directement la gestion du domaine public fluvial.

Le maître d'ouvrage assure :

- la mise en œuvre de son projet dans le respect de l'enveloppe financière et des délais validés par le Comité de pilotage ;
- la promotion de l'action, en accord avec les partenaires ;
- la présentation de son projet au Comité de pilotage (cf. article 5) en tant que de besoin.

Le maître d'ouvrage réfère de son action régulièrement au Comité de pilotage, et en tout état de cause à chaque évolution substantielle du programme, de l'enveloppe financière ou des délais. A ce titre, un tableau de bord est fourni par le chef de projet au Comité de pilotage sur chacune des opérations, rappelant les décisions successives prises pour chacune d'entre elles et permettant de suivre l'évolution physique et financière, ainsi que les prévisions de consommation des crédits.

Chaque opération cofinancée donnera lieu à demande de subvention par le maître d'ouvrage auprès des cofinanceurs. Ces demandes de subvention seront rédigées suivant les modalités définies par chacun des cofinanceurs.

Les conditions de propriété intellectuelles des études seront définies dans chaque décision attributive de subvention.

### **Article 4 : Plan de financement**

Les actions 2011 – 2013 seront financées à hauteur de 9,933 M€ dans le cadre du plan de financement. Ces montants constituent des enveloppes maximales.

- Etat :	0,067 M€	
- VNF :	4,574 M€	
- Région :	3,412 M€	
- U.E :	0,300M€	
- Autres partenaires :	1,580 M€	dont Départements : 0,483 M€ Autres : 1,097 M€

Les montants indiqués proviennent d'estimations sommaires, avec une précision de niveau « étude de faisabilité », aux conditions économiques de 2009.

## **Article 5 : Modalités de mise en œuvre**

La mise en œuvre du présent contrat est assurée par un Comité de pilotage.

### **5.1. Présidence**

Il est co-présidé par la région et Voies navigables de France.

### **5.2. Composition**

Il est composé de la région Aquitaine, représentée par son président ou son représentant, de Voies navigables de France, représenté par le directeur interrégional du Sud Ouest ou son représentant, et de l'Etat, représenté par le préfet ou son représentant.

### **5.3. Rôle du Comité de pilotage**

Le Comité de pilotage, dans le respect des ambitions définies à l'article 2 :

- définit et évalue la stratégie opérationnelle pour la réalisation du plan d'actions (articulations des actions, calendrier général du plan d'action, critères d'évaluation,...)
- prépare et valide les programmes annuels d'actions, sur la base des propositions des maîtres d'ouvrage ; suit ensuite la bonne réalisation des projets retenus
- évalue la bonne réalisation du plan d'actions. Un point d'étape sera établi à mi parcours (2012) et un bilan de clôture qualitatif et quantitatif sera produit au plus tard 6 mois après la clôture du programme
- impulse les dynamiques locales, en promouvant notamment le présent contrat auprès des territoires
- prend connaissance de tout élément (études, projets territoriaux, évolutions institutionnelles, ...) pouvant influencer sur le projet canal, et donc sur la stratégie
- crée des groupes de travail thématiques ou territoriaux qu'il estime nécessaire pour répondre aux missions mentionnées ci-avant, en sollicitant le cas échéant les collectivités territoriales.

### **5.4 Fonctionnement du Comité de pilotage**

Le Comité de pilotage se réunit au moins une fois par an. VNF en assure le secrétariat.

Les décisions du comité de pilotage sont prises à l'unanimité. Elles sont consignées dans le compte-rendu de réunion.

Chaque membre attribue les subventions dont le principe est décidé en comité de pilotage suivant ses modalités de décision et d'instruction.

Pour son fonctionnement, le comité de pilotage dispose d'un groupe technique placé sous sa responsabilité. Composé a minima de techniciens de la région, de VNF et de l'Etat, il peut être élargi selon les sujets à traiter aux techniciens d'autres collectivités. Ce groupe technique est le maître d'œuvre des décisions du Comité de pilotage.

## **Article 6 : Modalités de publicité et d'information**

Mention sera faite par le Maître d'ouvrage bénéficiaire du plan d'actions de mentionner en particulier les logotypes des financeurs de son projet, conformes à leur charte graphique et de dimensions égales sur tous les documents, matériels ou réalisations et précisés dans les documents attributifs (arrêtés, conventions).

## **Article 7 : Fonds européens**

Toutes les obligations prévues pour la mise en œuvre des programmes européens s'appliquent (saisie dans PRESAGE, éligibilité des dépenses et des bénéficiaires, respect des politiques communautaires, comptabilité séparée ou d'un équivalent suffisant permettant l'enregistrement des transactions relatives aux projets co-financés, mesures de publicité, contrôles...).

### **Article 8 : Modification et résiliation**

Le plan d'actions est susceptible de faire l'objet de modifications, tant sur son contenu que sur les montants des actions. Ces modifications devront être validées par le comité de pilotage, dans le respect des ambitions mentionnées à l'article 2.

En cas de modifications substantielles (changement du montant global du plan d'action ou de la participation globale d'un des partenaires, modification des ambitions), le présent contrat sera modifié par avenant après accord des partenaires signataires afin d'adapter son contenu.

La résiliation du présent contrat peut être demandée à tout moment par l'une des parties. Cette demande doit être adressée par écrit avec accusé de réception aux autres parties et en exposer les motifs. Faute d'accord entre les parties dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la demande, celui-ci sera résilié de plein droit. Les partenaires restant redevables des participations sur lesquelles ils se sont engagés lors de Comités de pilotage antérieurs, et ce afin d'assurer l'achèvement des opérations en cours.

### **Article 9 : Durée**

La présente convention est conclue pour la période 2011 – 2013.

Le 31 décembre 2013 clôture ainsi la période de programmation des crédits du présent contrat, sachant que les réalisations et le paiement des opérations engagées pourront s'effectuer au-delà de ce terme.

**Fait à Bordeaux, le**

**Le préfet de la région  
Aquitaine, préfet de la  
Gironde**

**Le directeur général de Voies  
navigables de France**

**Le président du conseil  
régional Aquitaine**

**Patrick STEFANINI**

**Marc PAPINUTTI**

**Alain ROUSSET**