

**Inspection générale de
l'Architecture et du Patrimoine**

Conseil général des Ponts et Chaussées
rapport n°2003-0084-01

**Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
Ministère de la Culture et de la Communication
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer**

-*-

CANAL DU MIDI



photo SCE

**Rapport établi à la demande des
Direction de la Nature et des Paysages
Direction de l'Architecture et du Patrimoine**

**par
Michèle PRATS
Inspectrice générale de l'Équipement
avec
Francis CHASSEL
Inspecteur général de l'Architecture et du Patrimoine
Anne FORTIER-KRIEGEL
Architecte-Paysagiste, chargée de mission d'inspection générale**

Rapport n° 2003-0084-01

Le Canal du Midi

établi par

Michèle PRATS,
inspectrice générale de l'équipement

avec

Francis CHASSEL,
inspecteur général de l'architecture et du patrimoine

Anne FORTIER-KRIEGEL,
architecte-paysagiste,
chargée de mission d'inspection générale

Destinataires

Le Directeur de la nature et des paysages
Le Directeur de l'architecture et du patrimoine



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

**Le Vice-Président
du Conseil général des ponts et chaussées**

à

**Madame la Ministre de l'écologie
et du développement durable**

(à l'attention de
Monsieur le Directeur de la nature et des paysages)

Monsieur le Ministre de la culture et de la communication

(à l'attention de
Monsieur le Directeur de l'architecture et du patrimoine)

La Défense, le 15 JAN. 2004

Affaire n° 2003-0084-01

Par lettre du 4 mars 2003, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de mener, conjointement avec l'Inspection générale de l'architecture et du patrimoine, une **mission d'inspection sur le Canal du Midi**.

L'objet de cette mission était, tout d'abord, de faire un point sur l'état d'avancement de l'étude financée par trois directions d'administration centrale (DAPA, DNP, DGUHC) et le travail fourni par les pôles de compétence interrégional et départementaux en vue de la mise au point d'une Charte d'insertion paysagère, architecturale et urbanistique du Canal du Midi, partagée par les différents services de l'Etat concernés par le devenir de cet ouvrage.

Les conclusions de ce rapport devraient être présentées devant le Comité de pilotage national, composé des différentes directions d'administration centrale concernées par cet ouvrage, à savoir les trois directions précitées, auxquelles il convient d'ajouter la direction des transports terrestres et la direction du tourisme, ainsi que VNF.

Cette mission avait également pour objet d'émettre un avis sur deux projets d'aménagement concernant le site classé du DPF présentés par le Conseil général de Haute-Garonne.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **Mme Michèle PRATS**, inspectrice générale de l'équipement, coordonnatrice de la mission, complété par deux rapports particuliers rédigés respectivement par **M. Francis CHASSEL**, inspecteur général de l'architecture et du patrimoine et **Mme Anne FORTIER-KRIEGEL**, architecte-paysagiste, chargée de mission d'inspection générale.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél : Cgpc
@equipement.gouv.fr

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0084-01

Ministère de la Culture et de la Communication	
Monsieur le Directeur de l'Architecture et du Patrimoine	2
Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable	
Monsieur le Directeur de la Nature et des Paysages	2
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer	
Monsieur le Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction	2
Monsieur le Directeur des Transports Terrestres	2
Monsieur le Directeur du Tourisme	2
Monsieur le Président de VNF	2
Monsieur le Préfet de Région Midi-Pyrénées	2
Monsieur le Préfet de Région Languedoc-Roussillon	2
Monsieur le Coordinateur du Pôle Interrégional du Canal du Midi	2
Monsieur le Coordinateur du Pôle Départemental du Canal du Midi (31)	1
Monsieur le Coordinateur du Pôle Départemental du Canal du Midi (34)	1
Monsieur le Coordinateur du Pôle Départemental du Canal du Midi (11)	1
Monsieur le Vice-Président du CGPC	1
Monsieur le Président de la 5ème Section	2
Madame Michèle Prats	1
Monsieur Francis Chassel	1
Madame Anne Fortier-Kriegel	1
Archives CGPC	1

CANAL DU MIDI

--*--

Sommaire

Lettres de mission	1
I – Rapport de mission	6
II - Rapport particulier de Francis Chassel	20
III - Rapport particulier d’Anne Fortier-Kriegel	26
Annexes	32
1 - Programme de la Mission	33
2 - Liste des membres des Comités de pilotage et des groupes d’experts techniques	38
3 - Chronologie des réunions	40
4 – Cahier des clause particulières d’élaboration de la charte et Calendrier prévisionnel de réalisation	46
5 – Courriers concernant le projet de Grand Huit à Vias (34)	66
6 – Rappel des principaux textes législatifs et réglementaires de la Loi SRU	69
7 – Commentaires	76

--*--

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
DEVELOPPEMENT DURABLE

DIRECTION DE LA NATURE ET DES PAYSAGES

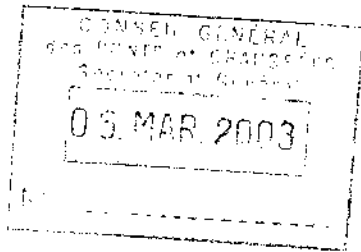
MINISTÈRE DE LA CULTURE
ET DE LA COMMUNICATION

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE
ET DU PATRIMOINE

04 MARS 2003

La ministre de l'écologie et du développement durable

Le ministre de la culture et de la communication



à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général
des Ponts et Chaussées,
A l'attention de Madame Catherine Bersani,
Inspectrice générale de l'équipement,
Coordonnatrice du collège
« Espaces protégés et Architecture »,
Conseil général des Ponts et Chaussées, 5° section.

OBJET : Mission d'inspection. Projets d'aménagement de pistes d'usages multiples le long du Canal du Midi et de la Rîgole de la Plaine.

P.J. : - dossier de demande d'autorisation de travaux au titre de la législation sur les sites classés ;
- courrier du 9 juillet 2001.

Lors de la réunion de concertation administrative du 10 avril 2001, présidée par votre prédécesseur, les représentants des ministères responsables de l'environnement, de la culture, de l'équipement et des transports avaient affirmé leur volonté de dégager une vision commune de l'État sur la mise en valeur du Canal du Midi et de ses abords, ouvrage inscrit sur la liste des biens du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, classé au titre de la législation sur les sites et comprenant de nombreux monuments historiques protégés.

L'importance du rôle du préfet coordonnateur, s'appuyant sur un pôle de compétence interrégional, avait été soulignée, notamment pour mettre en œuvre les études nécessaires à l'élaboration d'un document de référence commun à tous les services concernés et traduisant plus précisément la position de l'État.

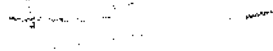
Ces études, financées par des crédits délégués par les administrations centrales des trois ministères intéressés, devaient aboutir à des conclusions prises en compte lors de l'élaboration associée des documents d'urbanisme et permettant de coordonner les modalités de gestion du Canal, notamment les demandes d'autorisations de travaux au titre des sites classés, des monuments historiques et de la gestion de l'eau.

En outre, il était prévu de réunir au niveau national un comité de pilotage constitué par les directeurs d'administration centrale principalement concernés et chargés de suivre les différentes étapes de l'élaboration de l'étude et de sa mise en oeuvre sur le terrain.

Il me semble opportun de faire maintenant le point de la mise en place de ce dispositif et du déroulement de l'étude. De plus, les problèmes posés par l'aménagement de pistes cyclables et multi-usages intéressant les sites classés et les monuments historiques de l'ensemble du réseau du Canal pourraient être évoqués lors d'un prochain comité des directeurs d'administration centrale.

Nous vous demandons donc, dans le cadre de la préparation de ce comité et aux fins d'expertise des problèmes posés par l'aménagement de pistes le long du réseau du Canal du Midi, de bien vouloir diligenter une inspection que nous vous proposons de coordonner avec celle confiée au service de l'inspection générale de l'architecture et du patrimoine au titre des protections des monuments historiques.

Le directeur de l'architecture
et du patrimoine



Michel CLEMENT

La Directrice de la Nature et des Paysages



Christiane BARRET



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

DIRECTION DE LA NATURE ET DES PAYSAGES
Sous-direction des sites et des paysages
Bureau des sites

Paris, le

16 JUIN 2003

La ministre de l'écologie
et du développement durable

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général
des Ponts et Chaussées,
A l'attention de Madame Catherine Bersani,
Inspectrice générale de l'équipement,
Coordonnatrice du collège « Espaces protégés et
Architecture »,
Conseil général des Ponts et Chaussées, 5^o section,

n° 407

Affaire suivie par : M. Philippe Benoit
Téléphone : 01.42.19.20.57
Télécopie : 01.42.19.20.36
mél : philippe.benoit@environnement.gouv.fr

Objet : Mission d'inspection du Canal du Midi et de la Rigole de la Plaine. Projet de franchissement du Canal du Midi à Montgiscard (Haute-Garonne).

P.J. : 1 dossier (à retourner au bureau des sites)


Par un courrier cosigné par le ministre de la culture et de la communication, je vous ai demandé de bien vouloir diligenter une inspection du Canal du Midi coordonnée avec celle confiée au service de l'inspection générale de l'architecture et du patrimoine au titre des protections des monuments historiques, dans le cadre de la préparation du comité des directeurs d'administration centrale et aux fins d'expertise des problèmes posés par l'aménagement de pistes le long du réseau du Canal du Midi.

A la demande du Préfet de la Haute-Garonne, je vous transmets en complément le dossier du projet de franchissement du Canal du Midi à Montgiscard en vous proposant d'en confier l'expertise à la mission d'inspection qui doit se rendre prochainement sur le site et rencontrer le président du Conseil Général.

Pour la Ministre et par délégation,
par empêchement du Directeur de la Nature et des Paysages
La Sous-Directrice des Sites et des Paysages

Catherine BERGÉAL

EM 00361

DAAT	DDE 31			DAUES			
CTN	DRDE	DDD	SEE	Liberté - Égalité - Fraternité			
CTU	SG	CAB	SGT	REPUBLIQUE FRANÇAISE			
CTS	21 AOUT 2003			BLM			
SGR				BRU			
SCP	<input type="checkbox"/> INFORMATION <input type="checkbox"/> ATTRIBUTION <input checked="" type="checkbox"/> ELEMENT DE REPONSE <input checked="" type="checkbox"/> PROJET DE REPONSE			SUA			
STAE							
SUB						DRE	

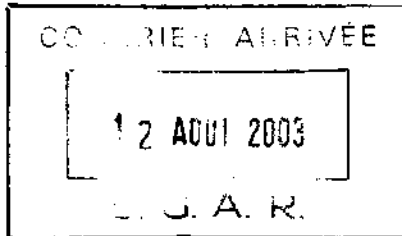
pour G. Prats

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil Général des
Ponts et Chaussées

Le Vice-Président



La Défense, le 1^{er} août 2003

Monsieur le Préfet
de la Région Midi-Pyrénées
Préfet coordonnateur pour la
conservation et la mise en valeur du
Canal du Midi

objet : CANAL du MIDI

référence : 2003-0084-01

affaire suivie par : Michèle PRATS - IGE

tél. 01.40.81.23.26, fax. 01.40.81.23.95

mél. michele.prats@equipement.gouv.fr

A la suite de l'inscription du Canal du Midi sur la liste des biens du patrimoine mondial de l'Unesco, et de son classement au titre des sites, il est apparu indispensable d'assurer une vision cohérente des différents services de l'état sur le devenir de cet ouvrage remarquable, qui traverse deux régions et trois départements.

Une première réunion de concertation administrative, regroupant les différentes directions d'administrations centrales directement concernées (Direction de la Nature et des paysages, Direction de l'Architecture et du Patrimoine, Direction des Transports Terrestres, Direction de l'Urbanisme et de la Construction, Direction du Tourisme), ainsi que VNF et le Préfet de Région du Languedoc Roussillon, représentant votre prédécesseur, s'est tenue au Conseil Général des Ponts et Chaussées le 10 avril 2001. Il y a été décidé d'entériner la création d'un pôle interrégional, présidé par un Préfet coordonnateur, le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, et de financer une étude destinée à faciliter l'élaboration d'un document de référence conjoint à tous les services. Ce document a pour objectif d'assurer la cohérence des avis délivrés au titre des Monuments Historiques, des Sites, et du Porter à connaissance. Il avait été également convenu de réunir régulièrement un comité de pilotage national, constitué des directeurs d'administrations centrales concernés, destiné à assurer le suivi des différentes étapes de l'étude et de sa mise en œuvre, et d'une manière plus générale celui de la conservation et de la mise en valeur du Canal du Midi.

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21.22
télécopie :
01 40 81
mél.
Cgpc@equipement.gouv.fr

La Directrice de la Protection de la Nature et des Paysages et le Directeur de l'Architecture et du Patrimoine ont saisi le Conseil Général des ponts et chaussées, en vue de mener, conjointement avec l'inspection générale de l'architecture et du patrimoine, une inspection sur la mise en place du dispositif, le déroulement de l'étude ainsi que les éventuels problèmes rencontrés dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation.

Les conclusions de cette inspection seront présentées lors d'un prochain comité des directeurs d'administrations centrales.

J'ai désigné pour coordonner cette inspection, Mme Michèle Prats, inspectrice générale de l'équipement, co-auteur du premier rapport d'inspection, qui sera accompagnée de Mme Anne Fortier-Kriegel, paysagiste, chargée de mission d'inspection générale, tandis que le Ministère de la Culture sera représenté par MM. Francis Chassel, inspecteur général de l'architecture et du patrimoine, et Olivier Poisson, inspecteur général des monuments historiques.

La période retenue pour cette inspection, à laquelle se joindront des représentantes de la Direction des Sites et des Paysages, porte sur la première semaine de septembre, et se déroulera selon le projet de programme ci-joint.



Claude Martinand

I - Rapport de Mission

CANAL DU MIDI

Inspection des 1er au 6 septembre 2003

Le Canal du Midi, avec son système d'alimentation et ses dérivations, constitue un linéaire de plus de 360 km de long. Il a été classé au titre des sites en 1996 (DPF). Ses Rigoles d'alimentation (Rigole de la Montagne et Rigole de la Plaine) l'ont été respectivement en 1996 et 2001. Parallèlement l'UNESCO a inscrit au patrimoine mondial l'intégralité du canal du Midi (y compris sa « zone tampon » constituée des communes riveraines, et représentant environ 2000 km²) en décembre 1997. Enfin, de nombreux ouvrages, ponts, écluses, bâtiments d'exploitation sont classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques.

Voies navigables de France en assure l'exploitation, la remise en état et l'entretien pour le compte de l'Etat (ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer). Compte tenu du passage d'une économie de transport à une économie plus touristique induisant un coût élevé de maintenance des ouvrages, V.N.F s'appuie sur des partenariats avec les collectivités locales pour développer des actions de valorisation et d'aménagement. L'élaboration du « schéma interrégional de développement du canal des Deux mers » piloté par l'établissement public en association avec les dites collectivités s'inscrit dans ces objectifs.

Au titre de la protection des Monuments Historiques, des abords et du site classé, tout projet intervenant sur les ouvrages ou le DPF, doit être soumis à l'avis de l'Etat, soit au niveau départemental, soit au niveau national. Par ailleurs, l'Etat français est garant, devant la communauté internationale, du devenir de cet ouvrage figurant sur la liste du Patrimoine mondial, et doit, en particulier veiller à ce que les projets d'aménagement concernant le Canal, ses abords et sa « zone d'influence », soient compatibles avec les enjeux patrimoniaux pris en compte par l'UNESCO.

Le Préfet de Région Midi-Pyrénées, Préfet coordonnateur du Canal du Midi et du Canal des Deux-Mers, a pris l'initiative, en mai 2000, de créer un pôle de compétence interdépartemental et interrégional entre les différents services de l'Etat, en vue de définir des objectifs communs, d'harmoniser les points de vue, dans le respect et les limites de la compétence de chacun, et de réaliser un document de référence sur lesquels les différents services pourraient s'appuyer, notamment dans le cadre du porter à connaissance.

Parallèlement, une mission d'inspection a été demandée par la DNP et la DAPA au Conseil Général des Ponts et Chaussées, en vue de trancher entre des approches différentes des services sur des dossiers ponctuels. Effectuée en septembre 2000 par Mmes Bellynck et Prats, cette inspection a donné lieu à un rapport qui concluait à la nécessité d'assurer un suivi global du Canal du Midi, si possible dans le cadre, d'une mission spécifique dotée de moyens propres, à l'instar de ce qui avait été mis en place pour le Mont St Michel ou la Loire.

Le rapport a été présenté, en avril 2001, aux différents directeurs d'administration centrale concernés, en présence du Préfet de Région Languedoc Roussillon, représentant le Préfet coordonnateur, empêché, et du Président de VNF. A l'occasion de cette rencontre, il a été décidé :

- d'entériner la création des pôles de compétence départementaux et du pôle interrégional, placé auprès du Préfet de Région Midi-Pyrénées, et coordonné par Gilles Faure, chef de service à la DRDE MP,
- de mettre en place le financement conjoint, par la DNP, la DAPA et la DGUHC, d'une étude globale ayant pour objet de délimiter la zone d'influence du Canal, définir les principaux enjeux patrimoniaux à sauvegarder ou valoriser et fournir un argumentaire à l'usage des services, dans le cadre du porter à connaissance.
- Le principe d'un suivi national, sous la forme de rencontres interministérielles, dans le cadre d'un comité de suivi national informel, a également été adopté, de préférence à une organisation spécifique.

C'est dans ce contexte que la présente mission d'inspection réunissant l'Inspection de l'Architecture et du Patrimoine et le CGPC a été constituée : il s'agissait, d'une part de faire un point sur l'état d'avancement de l'étude et le fonctionnement des pôles départementaux et interrégional, en vue d'une réunion du comité de suivi national, et d'autre part de donner, à Mme la Ministre de l'Ecologie et du Développement durable, un avis circonstancié sur des projets ponctuels.

AVIS SUR LE FONCTIONNEMENT DES PÔLES DE COMPÉTENCE

La mission est intervenue à un moment particulièrement opportun. En effet, Le Préfet coordonnateur, M. Daubigny venait de prendre ses fonctions, de même que le Préfet, Jean-Claude Bastion et le DDE de l'Aude, Michel Pignol. Quant au Préfet de Région Languedoc-Roussillon, M. Francis Idrac, bien que plus anciennement dans la Région, la problématique ne lui avait pas encore été présentée. Un changement d'équipe venait également de se produire à VNF : la Directrice, Mme Fabienne Pelletier, et la nouvelle responsable du dossier, Mme Kristina Spanek, étant toutes les deux, de par leur formation (Architectes-Urbanistes) et leur parcours professionnel, particulièrement sensibles à la problématique de protection du Canal et de ses abords. Elles ont toutes deux accompagné la mission tout au long de son déplacement. Enfin, M. François Bordry, Président de VNF, étant présent dans la Région, a pu rencontrer les membres de la mission et participer à la réunion du Pôle de compétence interrégional.

Trois pôles de compétence départementaux ont été institués, regroupés au sein d'un pôle interrégional, dont la coordination a été confiée au Préfet de Région Midi-Pyrénées. M. Gilles Faure, Chef du Service Eau et Environnement à la DDE 31 a été désigné pour assurer, auprès du Préfet coordonnateur, le secrétariat général et l'animation du Pôle interrégional et du Pôle départemental de Haute-Garonne. Ce fonctionnaire s'est beaucoup investi dans le dossier et s'acquitte de sa mission avec sérieux et compétence. 27 réunions interrégionales (Groupe de travail technique, comité de suivi, pôle de pilotage), 17 réunions du pôle 31, 10 réunions du pôle 11, 4 réunions du pôle 34 ont eu lieu depuis la création des pôles en septembre 2000. Néanmoins, il faut souligner, que malgré l'appui solide de son chef de service et la passion qui l'anime sur ce dossier, Gilles Faure, qui a d'autres responsabilités importantes dans le domaine de l'environnement, n'assume cette tâche, à son grand regret, qu'à temps partagé. La première tâche fixée aux pôles était de rédiger un cahier des charges préalable au lancement d'une étude destinée à servir de document de référence commun aux différentes administrations concernées, dans le cadre du porter à connaissance et de l'instruction des permis ou des autorisations.

Il s'agissait d'approfondir et de synthétiser les connaissances éparses ou sectorielles concernant la totalité du linéaire, de définir le périmètre de la zone d'influence paysagère du Canal, et les principales préconisations à mettre en œuvre. Un appel d'offres a été lancé et un bureau d'études retenu par les membres du pôle de compétence interrégional.

Il faut cependant remarquer qu'un climat de méfiance s'est développé, d'une part au sein du pôle interrégional entre VNF et les différents représentants de l'administration, et en particulier, le coordonnateur, et d'autre part, entre les membres du pôle Hérault, notamment la représentante du SDA (qui soutenait une candidature locale) et le bureau d'études retenu.

VNF, à l'origine de l'inscription sur la liste du patrimoine mondial, a vécu la montée en puissance du pôle et le consensus qui s'est peu à peu instauré entre les représentants de l'Etat, comme une alliance dirigée contre son action. Certaines prises de position rigides de membres des pôles ou de représentants de VNF, et une approche très théorique de la part du bureau d'études, n'ont rien fait pour calmer le jeu.

La difficulté de l'exercice consiste **à concilier la protection d'un ouvrage architectural majeur**, site classé de 360 km linéaire, de la conservation et de la mise en valeur duquel l'Etat, dans son ensemble, est redevable devant la communauté internationale, **avec l'accomplissement de la fonction pour laquelle il a été construit : à savoir le transport** – initialement de marchandises, mais aussi de personnes (rappelons le rôle important joué par les côches d'eau) -, et aujourd'hui des touristes et des promeneurs, fréquentant tant la voie d'eau que le chemin de halage. Par ailleurs, la définition de la zone tampon (zone d'influence du Canal), et des règles qui doivent s'y appliquer en vue de la préservation d'un environnement de qualité aux abords du Canal, doivent faire l'objet, au vu de critères évidents, d'une approche partagée par les services de l'Etat et VNF, à charge pour eux de convaincre les élus de leur bien-fondé, en vue de leur prise en compte dans les documents d'urbanisme, voire dans des documents de protection spécifiques (ZPPAUP, chartes paysagères, site classé) qui pourraient s'avérer nécessaires dans certains sites particuliers. C'est cet objectif que la mission s'est efforcée de rappeler tout au long de son déplacement. De même a-t-elle rappelé que l'étude avait pour objet de fournir des éléments d'information, un périmètre pertinent, des arguments, des objectifs à atteindre et des propositions d'action, mais en aucun cas de forger la doctrine de l'Etat, à la place de ses représentants.

Les membres de la mission ont par ailleurs constaté que, en dehors de VNF, les membres des pôles 31, 11 **et la majorité des membres du pôle 34 se** déclarent satisfaits du fonctionnement collégial introduit grâce à la création des pôles, qui a permis de rapprocher les points de vue, et d'aborder la problématique du Canal du Midi de façon concertée. C'est un point important qui a été souligné devant les préfets.

La présence de la mission, à la faveur du changement d'interlocuteurs, aura eu, nous l'espérons, le mérite d'une part de décrisper la situation et de relancer un dialogue constructif au sein des pôles et avec VNF, et d'autre part, en mettant à plat les divers points de vue, de s'entendre sur un objectif et une démarche. Il convient de souligner que, depuis notre passage, des réunions conjointes avec VNF ont déjà eu lieu, dans un excellent climat de coopération, et que tout semble désormais en place pour poursuivre la réflexion sur des bases solides, et en particulier, dans l'Hérault, l'implication personnelle du SDA, aux côtés de la DIREN, est de nature à modifier profondément le fonctionnement du pôle.

La conduite de l'étude et l'élaboration de la charte

Lors de la réunion du Comité national de pilotage du 10 Avril 2001, le principe d'une charte de référence, et de sa réalisation dans le cadre d'une étude financée par les trois Ministères les plus concernés (MATE, Ministère de la Culture et METL) a été arrêté.

Un financement conjoint de 154 578 Euros a été mis en place, avec délégation des crédits à la Diren MP, la Drac MP et la DDE de la Haute-Garonne ; la DDE 31 a été désigné comme service centralisateur et le chef de projet pour la charte a également été désigné par le Préfet comme coordonnateur chargé d'élaborer le dossier de marché et d'assurer son suivi financier dans le cadre d'une convention entre les services délégataires des crédits, le 21 décembre 2001. Les autorisations de programme ont été accordées le 5 juillet 2001 (METL) et le 1^{er} octobre 2001 (MATE et M.C.C). Les délégations de crédits correspondantes ont été affectées le 23 avril 2002 pour le METL, le 8 octobre 2002 pour le M.C.C. Les crédits de paiement du M.E.D.D. ont été délégués le 30 mai 2003.

Sous la conduite du chef de projet, Gilles Faure, l'élaboration de la charte de référence, objet de l'étude, repose sur des itérations entre les services et le bureau d'étude, dans le cadre de **la commission de suivi des études**. Celle-ci permet également une coordination interservice indispensable pour rapprocher des points de vue parfois divergents, compte-tenu des différentes compétences et sensibilités.

Le bureau d'étude SCE (de Nantes) a été retenu par une commission de 19 membres constituée à cet effet, issue des pôles de compétence et composée des représentants des différents services concernés. Cette commission avait au préalable élaboré et validé le cahier des charges des études, mis au point en liaison avec Mmes Bellynck et Prats.

Ce cahier des charges prévoyait un délai d'études d'environ 10 mois, à compter de la date de lancement effective au 11 avril 2002, non compris les délais de validation par les services. L'approche méthodologique proposée comportait 2 grandes phases (études existantes et enseignements d'une part- zonages des sensibilités patrimoniales et prescriptions-recommandations d'autre part) décomposée en séquences d'approches progressives (cf cahier des charges).

Actuellement des documents correspondant à la phase 1 (présentation des études en cours, état des lieux des études existantes et enseignements principaux) ont été présentés à la commission de suivi. Celle-ci a proposé que le bureau d'études confortent les « points d'appui » de la phase 1 lors de la formalisation finale du document et à la lumière des besoins identifiés dans la phase 2 (zonage des sensibilités patrimoniales et préconisations-recommandations associées) .

La phase 2 est engagée. Une proposition de zonage et un texte correspondant aux préconisations-recommandations ont été remis aux membres de la commission le 23 mai dernier.

Après analyse par chacun des pôles, les documents produits doivent être modifiés et complétés, car en l'état actuel, ils sont très insuffisants.

Il est certain qu'il est difficile pour des chargés d'études, étrangers à la Région, d'appréhender rapidement la complexité de la problématique d'un ouvrage monumental et d'un paysage se déroulant sur un linéaire de 360km (rigoles comprises). Cependant, même si l'analyse présentée aux membres de la mission par le bureau d'étude semblait assez convaincante, les propositions actuelles semblent très générales et peu opérationnelles, alors que certaines exigences paraissent irréalistes soit au regard des coûts de mise œuvre,

soit de leur acceptabilité par les élus. Par ailleurs, le bureau d'étude s'est plus orienté vers une étude théorique, que vers ce qu'attendaient les services, à savoir une mise en commun des connaissances en vue d'aboutir à un référentiel partagé.

Tous les pôles ont souligné leur insatisfaction par rapport à leurs attentes.

Cet été, le pôle 11 a pris l'initiative, avec VNF, de vérifier sur le terrain la pertinence des périmètres et des mesures proposées, démarche que le pôle 31 a également menée à bien au mois d'octobre. Lors de la rencontre de la mission avec le pôle 34 certains participants s'étaient montrés nettement plus réticents : il est vrai que le Canal du Midi ne concerne qu'une petite partie du territoire du département, confronté à la plus forte pression démographique et immobilière de France, et que les services sont surchargés... Depuis, le pôle 34 a également réétudié le zonage et fait des propositions.

Il est en particulièrement important que soient définies les limites de la zone tampon, au regard de critères objectifs, compréhensibles par tous, et non à une limite théorique partout identique. Il apparaît nécessaire de mettre en avant les espaces emblématiques, avec leur délimitation exacte, les points noirs à réhabiliter, les abords à préserver en fonction de la réalité du terrain, contrairement à la proposition qui était faite d'un périmètre de protection mathématique et extensif, que tout un chacun aurait pu tracer sur une carte, et pour la définition duquel il n'était pas nécessaire d'engager un bureau d'étude... Par ailleurs, l'identification des différentes séquences paysagères devrait permettre de définir les points forts du paysage et les principales orientations de gestion à préconiser, tout en insistant sur la nécessité de prendre en compte la vocation fonctionnelle de l'ouvrage et les limites réglementaires dans lesquelles il est possible d'intervenir.

Il avait été convenu avec les différents pôles, à l'issue de la mission, que Michèle Prats et Francis Chassel rencontreraient à nouveau, avec le coordonnateur interrégional, le bureau d'étude, afin de lui faire préciser ses propositions et rappeler les attentes des services. Cette réunion a eu lieu le 23 octobre à Paris, elle a donné lieu à un échange fourni de correspondance faisant le point des différents motifs d'incompréhension, et qui s'est traduit par le tableau joint en annexe. Elle a été suivie, les 20 et 21 novembre, d'une réunion technique interrégionale à Toulouse en présence de Michèle Prats, qui s'est achevée par une rencontre avec le Bureau d'étude.

Cette réunion, nécessaire et qui était celle de la dernière chance, s'est révélée apparemment très fructueuse : elle a notamment acté la nécessité d'une démarche itérative entre le bureau d'étude et les pôles. Les pôles 31 et 34 ayant matérialisé sur la carte le zonage auquel ils avaient abouti, le pôle 31 s'est engagé à transmettre très prochainement sa propre contribution. Les pôles et le bureau d'étude se sont mis d'accord sur les critères et le type de zonage à retenir, à charge pour le bureau d'étude de procéder à une harmonisation des différentes propositions.

L'évolution du Canal du Midi, patrimoine mondial

Le rapport d'Anne Fortier-Kriegel présente ci-après l'exceptionnel intérêt historique et paysager du Canal. D'autre part, le rapport de Francis Chassel, plus spécifiquement consacré au patrimoine architectural, rappelle, notamment, qu'en 2005, l'Etat français devra présenter à l'Unesco un bilan des actions menées pour la mise en valeur des sites inscrits sur la liste du Patrimoine mondial dont il a la charge.

Or, la mission a constaté :

1. d'une part, que l'ouvrage **était en mauvais état**, et qu'en bien des points, il serait nécessaire d'intervenir d'urgence. Cela concerne aussi bien les bords du Canal, les quais et les accotements, que les ponts, les écluses, les rigoles... En beaucoup d'endroits, les rives s'effondrent, et ne sont plus retenues que par les racines des arbres. Il est évident que le budget actuel de VNF ne lui permet pas d'entretenir, ni surtout de restaurer la totalité de cet ouvrage, comme il le mériterait.
La Région Languedoc Roussillon a prévu un avenant au contrat de plan 2000-2006 en vue de la mise en valeur des monuments du canal du Midi et de la Via Domitia, pour un montant de 1,111Millions d'Euros.
2. Une **banalisation de cet ouvrage**, tant au niveau des travaux qui y ont été menés – tout en constatant une amélioration récente incontestable de la qualité des interventions –, qu'en ce qui concerne le traitement des abords : gardes corps variés et complètement hors de propos, chemin de halage goudronné, mobilier et signalétique de type routier, canalisations apparentes sous les voûtes de ponts, lignes électriques ou téléphoniques, éoliennes, etc... Autant d'éléments qui relèvent le plus souvent de l'action des collectivités territoriales. En ce qui concerne le dernier point, la mission a été d'avis qu'en certains sites lointains, les éoliennes participaient à la création d'un nouveau paysage, mais qu'il fallait être particulièrement attentif aux problèmes d'échelle, dont elle a eu un exemple frappant avec la confrontation totalement incongrue des éoliennes et du clocher d'Avignonnet du Lauragais.
3. Une **détérioration des abords**, qui souvent servent de dépotoirs, zone industrielle, zones d'activités, entrepôts, station d'épuration, Luna Park, bâtiments en ruine, cave coopérative, franchissements routiers et autoroutiers. Il est évident que pendant des années, cet axe linéaire a été vécu plus comme une contrainte que comme un élément de patrimoine à valoriser.
4. Une récente prise en considération comme **élément de développement touristique**, qui ne se traduit pas nécessairement par une valorisation architecturale ou paysagère : la mission a relevé, à cet égard, un certain nombre d'aménagements particulièrement malencontreux : nouveau port de Homps, avec ses immenses surfaces bétonnées et son pont métallique - bleu ceruleum - en diagonale, « aménagements » des écluses de Fonsérane, baraques en bois et traitement et signalétique de type « routier », réalisés au coup par coup, et enfin, en de nombreux endroits, essais de mobilier, aussi divers que variés (en bois, en métal, en béton), de lampadaires (rétros, fleuris), de garde-corps (far-west, design)...Par ailleurs, des lotissements commencent à se construire en bord de Canal. Enfin, le Luna Park de la commune de Vias envisage, malgré l'avis défavorable du Maire, et sans autorisation, d'installer un Grand Huit, à proximité immédiate du Canal¹. Chacun « y va de son couplet » sans se soucier du caractère de l'ouvrage ni de son environnement, en un mot, de l'esprit du lieu.
5. Une **multitude de projets** de ports, d'opérations immobilières, de marinas se font jour, le Canal étant considéré comme un nouveau « littoral » à exploiter... Tout un travail pédagogique sur l'esprit du lieu et sa sauvegarde doit être mis en œuvre auprès des élus. Quelques démarches isolées vont dans ce sens : Opération Grand Site à Fonsérane, ZPPAUP intercommunale dans l'Aude.

¹ Cf lettre jointe en annexe.

6. **Saint Ferréol.** A la fois Monument historique et site classé, la retenue et ses déversoirs fait l'objet d'une étude liée à la crue décennale. Le principe de précaution s'applique autant aux populations d'aval, dont il faut faire un recensement précis de celles qui seraient effectivement menacées, qu'à la conservation d'un ouvrage historique tricentenaire. On se reportera sur ce point au rapport joint de Francis Chassel. Il conviendrait également de faire le tour de toutes les solutions techniques envisageables pour renforcer l'ouvrage, mais aussi pour gérer une crise, si elle se produisait. Enfin, si risque il y a, il faut l'inclure dans les plans d'urbanisme en rendant inconstructibles les zones menacées.

Néanmoins, le problème de Saint Ferréol ne se limite pas au barrage. Nous avons, en particulier constaté, que la préservation des abords de la retenue, et notamment de ses espaces verts était menacée par des projets de lotissement sur le département du [Tarn](#) qui ne participe pas au Pôle interrégional. L'attention du Préfet devrait être attirée sur ce point.

7. Enfin, le Canal du Midi joue un rôle important dans le système hydraulique, tant dans la gestion de l'eau à des fins agricoles que dans la régulation en période de crue, ce qui peut générer des conflits d'usage. Ce rôle doit être mieux appréhendé, et faire l'objet d'études particulières en vue d'une optimisation des services que peut rendre l'ouvrage, sans porter atteinte à sa vocation première ni à son caractère patrimonial.

*
* *

Heureusement, la mission a pu également visiter des ouvrages et des sites de toute beauté, et parfaitement mis en valeur, mais aussi des paysages calmes, des bâtiments et des aménagements charmants dans leur grande simplicité...

Dès que l'étude sera terminée, il est urgent, d'une part que les services de l'Etat et VNF arrêtent, au niveau interrégional, des propositions ; elles devront être réalistes et compatibles tant avec les nécessités de gestion de l'ouvrage et sa nouvelle vocation touristique, qui se développe sur l'eau mais aussi sur le chemin de halage et aux abords du Canal, qu'avec le caractère exceptionnel de ce patrimoine. Ces propositions, assorties d'un plan de communication auprès des élus, seront soumises à l'avis du comité de pilotage national, qui devra également arrêter le calendrier à mettre en œuvre. En cas de désaccord sur certains points entre services, ce qui compte tenu des enjeux et des compétences respectives, n'a rien d'infamant, ceux-ci seront soumis à l'arbitrage du comité de pilotage national.

Le point de vue de la mission sur le devenir du Canal

Le Canal du Midi concerne quatre départements et deux régions. Le département du [Tarn](#) n'est concerné que par une toute partie [du système alimentaire en amont](#) du barrage de Saint Ferréol, mais il conviendra de l'associer, le moment venu à la démarche, car des projets de lotissement se développent dans cette zone particulièrement sensible.

VNF assure la gestion de l'ouvrage, pour le compte de l'Etat, grâce aux moyens financiers et en personnels mis à sa disposition par le METL. Il ne faut pas perdre de vue que le Canal a une fonction, qui a évolué dans le temps, et que la préservation de cet ouvrage, dont le coût d'entretien est très important, est indissociablement liée au maintien de son activité économique et de son usage social et culturel. Néanmoins, VNF, en tant que gestionnaire de l'ouvrage, est également responsable, pour le compte de son propriétaire, l'Etat, du respect des obligations entraîné par les lois de protection et le caractère exceptionnel de ce patrimoine. C'est tellement vrai que c'est l'Etablissement public qui a engagé les études en vue de son inscription sur la liste du patrimoine mondial. C'est pourquoi dans son rapport particulier Francis Chassel insiste sur la nécessité de poursuivre les protections au titre des Monuments Historiques. Il est enfin tenu d'assurer ses missions d'irrigation et de gestion de l'eau, ainsi que la sécurité des usagers du Canal. La mission a constaté que l'ouvrage est en maints endroits en mauvais état. Ce qui signifie que les sommes consacrées par l'Etat à son entretien sont insuffisantes, le Canal a surtout subi, avant sa prise en charge par VNF, une longue période de déshérence, qu'il faudrait pouvoir rattraper.

Le projet de la DTT de transférer le Canal, aux collectivités est inquiétant, même si la gestion continue à en être assurée par VNF, compte tenu des divergences d'intérêt qui pourraient se faire jour entre les responsables régionaux, et surtout de la difficulté qu'il y aurait à maîtriser et mettre en cohérence les divers projets d'aménagement, plus ou moins ambitieux, émanant de différents riverains, départements, municipalités, ou promoteurs privés, sur les décisions desquelles les responsables régionaux n'ont que peu de prise, en vertu du principe de non ingérence. Certes, le DPF restera site classé, mais dans un contexte décentralisé, il sera beaucoup plus difficile d'imposer une vision globale et unitaire de sa gestion et de celle de ses abords. Par contre, il est évident qu'il faut associer très étroitement les élus à la réflexion sur le devenir de ce patrimoine et à son projet de valorisation.

Les membres de la mission plaident donc pour que cet ouvrage unique, patrimoine mondial, continue de relever de la compétence de l'Etat.

En outre, la mission constate que les moyens de valorisation de ce patrimoine, tant en ce qui concerne les éléments protégés au titre des monuments historiques, dont le nombre est très insuffisant au regard de l'intérêt architectural des ouvrages, qu'en ce qui concerne l'entretien ou la réhabilitation des sites, sont quasi-inexistants, VNF ayant déjà beaucoup de mal à assurer la gestion courante. Dans son rapport particulier, Francis Chassel propose la signature d'une convention entre le Ministère de la Culture et VNF, à l'instar de ce qui se pratique avec le Ministère de la Défense pour la gestion de ses Monuments historiques.

La mission note, en outre, que si les pôles de compétence constituent une avancée certaine dans la concertation interservice, le suivi quotidien de la qualité de cet ouvrage et de l'évolution de sa zone tampon, nécessiterait une équipe à plein temps, et représente un surcroît de travail pour les différents représentants de l'Etat au sein des pôles. Le Canal mériterait une mission de suivi, à l'instar de ce qui existe pour la Loire ou le Mont Saint-Michel, comprenant un architecte du patrimoine, un urbaniste et un paysagiste, placé auprès de VNF et travaillant en étroite liaison avec les élus et les pôles de compétence, dont la mission serait allégée.

Enfin, il est rappelé que lors de l'élaboration du dossier d'inscription à l'UNESCO, un comité scientifique avait été constitué. Il serait, on ne peut plus souhaitable de relancer cette instance, en l'élargissant à des spécialistes, notamment de la nature et des paysages,

en vue d'émettre des avis éclairés sur les différents projets et de servir de caisse de résonance auprès des élus notamment pour maintenir un haut niveau d'exigence dans la qualité des aménagements et des projets.

Le point de vue personnel de la signataire

Personnellement, j'aurais souhaité aller encore plus loin : en effet, j'estime que le Canal, **chef-d'œuvre technique et architectural** réalisé par un maître d'œuvre unique est, dans son ensemble, un Monument historique. Aussi, mériterait-il d'être protégé en tant que tel, et sinon classé, du moins inscrit sur la totalité de son linéaire et de ses rigoles, car il forme un tout. Cette mesure aurait le mérite de la logique, permettrait de réaffirmer le caractère patrimonial de l'ouvrage, mais aussi de générer un périmètre de protection aux abords, qui pourrait être progressivement affiné dans les PLU, ainsi que le permet l'article L 421-6², sur proposition de l'ABF en fonction de ses disponibilités et de l'importance des enjeux locaux. L'exemple du Luna Park de Vias démontre à quel point les protections existantes sont insuffisantes.

Je comprends les réticences de l'Inspection Générale du Patrimoine et de l'Architecture, qui seront sans doute relayées, pour d'autres raisons explicitées dans le rapport Chassel, par VNF : les services du Patrimoine sont dorés et déjà surchargés. Cependant, si l'étude en cours remplit son rôle d'aide à la gestion du territoire, en mettant notamment en exergue les principaux enjeux, en fournissant un argumentaire étayé et des recommandations, le travail des services instructeurs en ce qui concerne leur prise en compte dans les SCOT, les PLU, l'instruction des permis de construire ou de démolir, les diverses autorisations devraient s'en trouver simplifiées. Par ailleurs, les habitudes de travail en commun qui se sont développées au sein des pôles, et qui préfigurent les réformes administratives envisagées en accompagnement de la décentralisation, devraient également faciliter la tâche des instructeurs.

L'autre argument avancé par Francis Chassel à l'encontre de cette mesure, à savoir le risque de confusion des compétences et de multiplication des instances, est réel, en l'état actuel de l'organisation administrative.

Il n'empêche qu'il apparaît indispensable de promouvoir un projet global de gestion de la zone d'influence du Canal, partagé entre l'Etat et les collectivités territoriales responsables, les secondes tout autant que le premier, de la pérennité de ce bien devant les instances internationales. C'est pourquoi je reprendrais l'idée déjà avancée, le 10 avril 2001, d'une directive territoriale d'aménagement, malgré les difficultés de sa mise en œuvre.

A minima, et en l'absence d'une telle mesure, les préfets devront veiller tout particulièrement à respecter l'esprit de la Loi SRU et à mettre en œuvre les outils qu'elle

² Depuis la loi SRU, il est possible de modifier le périmètre de protection lors de l'élaboration ou de la révision du PLU, sur proposition de l'ABF et en accord avec la commune. Le nouveau périmètre est soumis à enquête publique et annexé au PLU.

met à leur disposition en application notamment des articles L.110, L121-1, L 121-2, ou R111-21³

Cette ambition n'est pas irréaliste, mais au contraire totalement conforme à l'exercice du rôle régalién de l'Etat, dès lors qu'il s'agit, en s'appuyant sur un avis consensuel des services et un argumentaire étayé, de la sauvegarde d'un patrimoine national et international, qui est une vitrine touristique de la France.

³ Voir en Annexe les différents articles de la Loi pouvant être utilisés et les commentaires.

AVIS SUR DES DEMANDES D'AUTORISATION CONCERNANT LE SITE CLASSE

1 – Aménagement de Piste cyclable sur le chemin de halage de la Rigole de la Plaine

La Rigole de la Plaine est site classé depuis le 16 octobre 2001, et par ailleurs figure sur la liste du Patrimoine mondial, au même titre que le Canal du Midi, enfin elle comporte trois Monuments Inscrits à l'I.S des M.H.

Dans sa traversée de l'agglomération de Revel, le chemin est recouvert d'un stabilisé de sables compactés, puis il se développe sur une surface naturelle en terre dont les bas-côtés et la partie médiane sont enherbés, sur une largeur variant de 1,50 à 2 mètres.

Il s'agit d'un chemin bucolique, bordé d'arbres, souvent âgés, dont les racines, à certains endroits rendent la circulation des bicyclettes malaisée. Quant à la rigole, comme son nom l'indique, elle est relativement étroite, et en un certain nombre de points (8 en tout), les perrés et murs de soutènement, nécessitent une intervention urgente. Destinés à être convertis en piste cyclable et piétonne, il s'agit d'un chemin de randonnée, qui devrait s'intégrer dans le schéma national des voies vertes et véloroutes.

En dehors de la partie urbaine, déjà aménagée, les membres de la Mission ont emprunté la piste et constaté qu'elle était parfaitement carrossable : il n'apparaît pas dès lors nécessaire de l'élargir au-delà de 2 mètres (à l'exception de quelques secteurs déjà élargis, correspondant à la desserte de zones enclavées, qui devront être répertoriées), d'autant plus que les bas-côtés peuvent être enherbés. L'avis de la mission est de limiter les aménagements aux seules parties dégradées ou resserrées, et de recourir à un revêtement stabilisé dont l'aspect reprend au plus près celui de la terre en place.

Par contre, une attention toute particulière devra être apportée au traitement des ouvrages, en très mauvais état par endroits, et notamment à la réhabilitation du pont-canal sur la voie ferrée. L'argument avancé, pour prôner un élargissement global de l'itinéraire, à savoir son inscription au plan départemental des itinéraires de randonnée, n'est pas recevable au regard du caractère patrimonial de la Rigole, site d'importance nationale et figurant au patrimoine mondial. Il l'est d'autant moins, qu'ainsi que nous l'avons souligné, il existe des bas-côtés, permettant le croisement. Il est par ailleurs important de maintenir par une différence de traitement, une hiérarchie entre le chemin de halage de la Rigole, et celui du Canal. En tout état de cause, en dehors des zones urbaines où l'on peut concevoir la nécessité d'une approche à usages multiples du chemin de halage (piétons, poussettes, bicyclettes rollers), c'est bien un usage « tranquille », de promenade piétonne ou cycliste à petite vitesse, qu'il convient de privilégier, respectant l'esprit et le calme du lieu, et en aucun cas une piste à usage sportif ou de compétition ... Cette visite nous a permis de constater que le site était l'objet d'une fréquentation de proximité : personnes âgées, promeneurs, cyclistes, pêcheurs, très attachés au caractère agreste et paisible du lieu.

Il est par ailleurs apparu évident que l'on ne peut continuer à répondre au coup par coup à des demandes ponctuelles, au risque, selon les interlocuteurs, de retenir des solutions hétéroclites. Or le Canal, conçu par un maître d'œuvre unique, même s'il a subi des modifications aux cours des siècles, et s'il traverse des paysages divers, doit être perçu dans sa globalité, comme un monument unique et linéaire. C'est ainsi, par exemple, qu'une réflexion doit être menée sur le type de revêtement à préconiser sur la totalité du chemin de halage, tout en prenant en compte certaines spécificités, qui appellent un traitement particulier (milieu urbain, zones de campagne, rigoles) : des exemples de

stabilisation à la chaux, en différents endroits, nous ont paru convaincants (voir exemples de graves compactées en page de couverture, de stabilisé en page).

Ces solutions intéressantes doivent néanmoins être systématiquement adaptées à l'environnement immédiat. De même nous a-t-il paru nécessaire de mener une réflexion globale sur la signalétique et le mobilier, en l'adaptant au contexte urbain ou non urbain. La Mission, déplorant le revêtement en enrobé (photo p.) qui défigure une bonne partie du chemin de halage en Haute-Garonne, en lui faisant perdre son caractère de chemin, a eu l'occasion d'évoquer ce problème avec le Président du Conseil Général. Ce dernier s'est déclaré conscient de la nécessité d'une réhabilitation progressive du revêtement en adoptant un granulats stabilisés à la chaux, du type de l'expérimentation menée avec le pôle 31 (photo page).

2 - Franchissement du Canal à Montgiscard (Haute-Garonne)

Le deuxième questionnement portait sur le projet du Conseil Général concernant la création d'une voie nouvelle entre un futur échangeur sur l'autoroute A61, la RN 113 et la RD 16, en vue, notamment d'alléger le trafic sur la route nationale, et de desservir quatre zones d'activités en projet.

Le canal s'inscrit entre deux zones agricoles cultivées. La rive droite, bordée de platanes, présente vers l'autoroute, un paysage largement ouvert et mollement vallonné, typique du Lauragais, tandis que la rive gauche, plus plate, masquée de chênes, est située entre la zone commerciale de Montgiscard et la zone industrielle d'Aiguesvives, l'une et l'autre au bord du Canal. Il apparaît impensable, aujourd'hui de réitérer ces erreurs d'implantation, en bordure d'un élément du Patrimoine Mondial, or, c'est bien de cela dont il s'agit : en effet l'une des quatre zones qu'il est prévu d'implanter jouxterait le Canal, autour de la ferme de Rouzaut, de belle facture architecturale. Le site est par ailleurs remarquable, du fait de la présence du pont Rouzaut, datant de l'époque de la construction du Canal, ouvrage historique remarquable, qui s'inscrit dans un environnement naturel encore préservé. Le projet retenu par la CDS, est situé en aval du pont et en co-visibilité avec lui. Les remblais nécessités par l'existence de la zone inondable de l'Hers, le tracé orthogonal retenu, son dimensionnement (80 mètres de long, 3 travées, 11,50 m de large, 4,10 m de haut) seront totalement hors d'échelle par rapport au pont historique et au site que l'on découvre à partir de celui-ci.

Les rapporteurs reprennent à leur compte l'avis du DIREN, s'ils ne sont pas opposés au principe du franchissement, notamment en vue d'alléger le trafic sur la RN 113, ce ne peut être qu'à la condition d'adopter un tracé moins préjudiciable pour le site, sans co-visibilité avec le pont Rouzaut, respectant les transparences hydrauliques, dont le projet architectural aura été soigneusement étudié, et, en tout état de cause, de renoncer à l'implantation de la zone d'activité aux abords du Canal. Quant aux zones d'activité prévues sur l'autre rive, une attention toute particulière devra être apportée à leur implantation et à leur traitement paysager, notamment en ce qui concerne celle située sur la colline, compte tenu des cônes de vue du Canal. Enfin, l'insertion paysagère de l'échangeur devra faire l'objet d'une grande attention, au regard de la perception que l'on pourrait en avoir depuis le chemin de halage et des divers ouvrages de franchissements présents ou prévus.

Cet avis rejoint celui exprimé par Anne Fortier-Kriegel dans son rapport joint en annexe.

Conclusion

Hormis l'évocation d'une inscription du Canal au titre des M.H., principe auquel les Inspecteurs de l'Architecture et du Patrimoine ne peuvent que se rallier, mais dont ils considèrent la mise en application irréaliste, les inspecteurs ont exprimé leur accord sur le rapport, chacun ayant souhaité exprimer la spécificité de son approche : d'où la présentation en un rapport général rédigé par Michèle Prats, assorti de deux rapports portant plus spécifiquement l'un sur le patrimoine historique et l'autre sur la problématique historique et paysagère, dus respectivement à Francis Chassel et Anne Fortier-Kriegel.

Compte tenu de l'intérêt patrimonial et paysager exceptionnel de cet ouvrage, les chargés de mission estiment que ce patrimoine devrait conserver un statut national, néanmoins, dans le contexte de décentralisation ils considèrent que le mode de fonctionnement en pôle de compétence est de nature à assurer la cohérence de la position de l'Etat, et qu'il doit s'accompagner d'un effort particulier de communication, d'explication et de porter à connaissance fondé sur un argumentaire étayé, que l'étude en cours devrait leur fournir.

D'autre part, ils sont d'avis que le suivi de l'évolution de la qualité de cet ouvrage et de son environnement, eu égard aux pressions qui s'y exercent, nécessite la mise en place d'une mission spécifique, confiée à un responsable de haut niveau **à temps plein**, placé auprès du préfet de Région coordinateur, s'appuyant sur une petite équipe spécifique et travaillant en étroite liaison avec les VNF et les pôles de compétence, à l'instar de ce qui se pratique sur d'autres sites du Patrimoine mondial.

Enfin, dans le contexte actuel de décentralisation, ils ne sauraient trop insister sur la nécessité d'aboutir rapidement à une position commune de l'Etat, au plus haut niveau (ministères de l'Ecologie et du développement durable, de la Culture, de l'Equipement dans ses trois dimensions : DTT, DGUHC, Tourisme, et de l'Agriculture), sur le devenir de l'ouvrage et sur les orientations d'aménagement qui lui paraîtraient compatibles avec sa vocation fonctionnelle et patrimoniale.

Michèle Prats

Inspectrice Générale de l'Equipement



Photo SCE

Chemin de halage en stabilisé

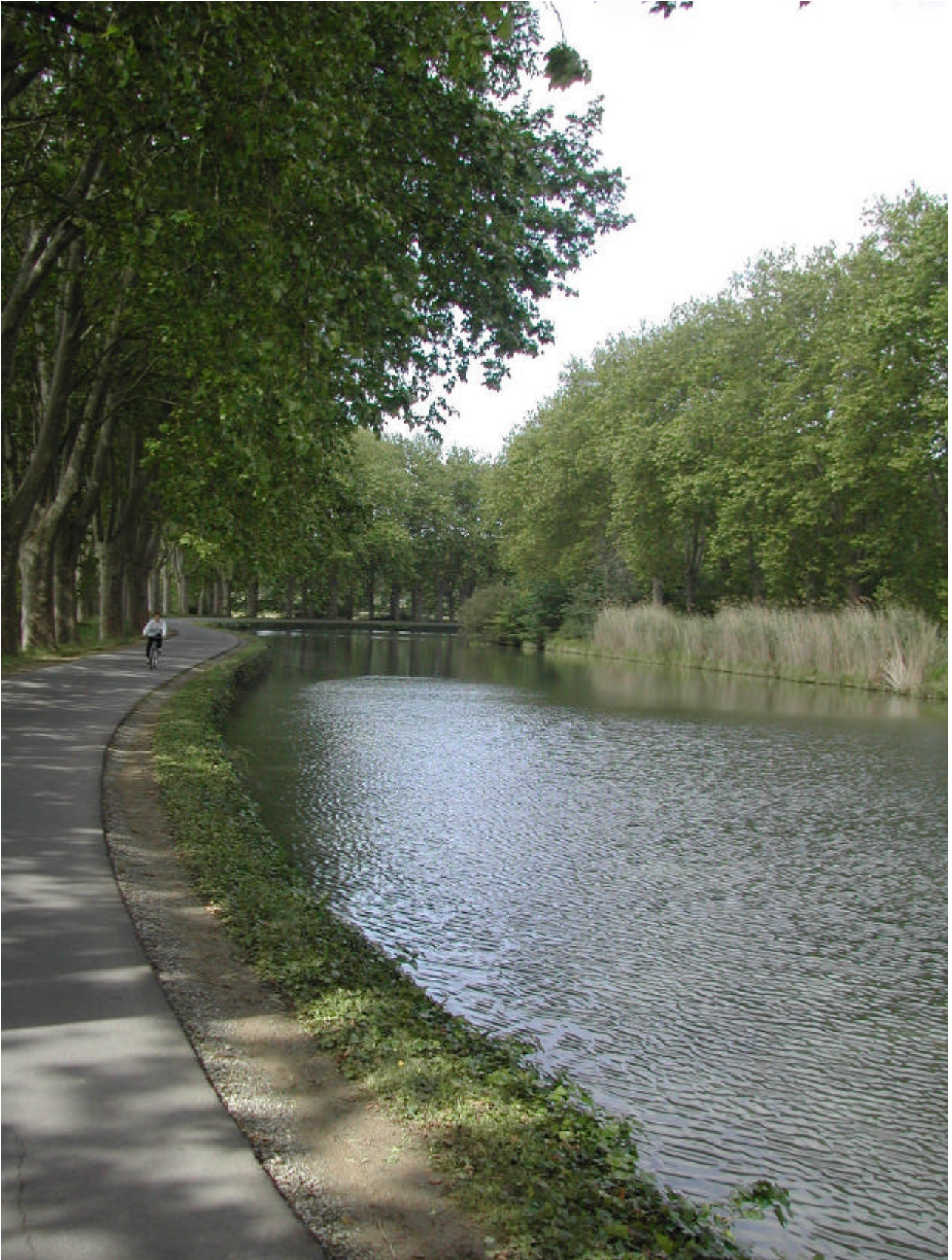


Photo Gilles FAURE

Piste cyclable en enrobé

II - Rapport particulier de Francis Chassel^{*}

Mission d'inspection CGPC-IGAPA sur Le Canal du Midi

La présente note constitue la partie " culture " du rapport d'inspection consécutif à la mission sur le terrain effectuée par Michèle Prats, accompagnée par Anne Fortier Kriegel, du CGPC, et par Francis Chassel et Olivier Poisson, de l'IGAPA. Francis Chassel a suivi les 4 premiers jours de l'inspection et Olivier Poisson les deux premiers.

La présence de la Culture était justifiée à plusieurs titres. Le Ministère de la Culture participe en effet au financement d'une étude de "charte d'insertion paysagère architecturale et urbanistique" confiée en 2001 au bureau d'études SCE renforcé par Pascal Prunet, ACMH. Chacun des 3 Ministères, Culture, Equipement et Environnement avait délégué 500.000F à la DDE 31, gestionnaire du pôle de compétence Canal du Midi. La Culture s'intéressait donc particulièrement au "patrimoine paysager" en jeu dans la zone tampon. Mais elle souhaitait également accompagner une réflexion dont les SDAP seraient sur le terrain les principaux interprètes et prescripteurs. Et enfin, nonobstant le fait que le canal du Midi soit un site classé de la compétence du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, elle ne pouvait oublier les enjeux de type monument historique que pose le Canal du Midi. Ainsi pour le représentant du Ministère de la Culture la mission consistait principalement en une analyse de l'avancement de la charte d'insertion (en commun avec le CGPC) et, subsidiairement, en une évaluation des enjeux de type MH posés sur le Canal du Midi.

L'avancement de la charte

Un rapport de Michèle Prats fait le point sur l'avancement de l'étude et la rédaction du projet de charte. S'il faut souligner la réalité et l'intérêt intrinsèque des travaux du bureau d'études, il faut également remarquer qu'ils ne satisfont à peu près personne. Voies Navigables de France a affirmé solennellement au pôle de compétence tenu le 2 septembre à Toulouse en présence de la mission d'inspection qu'il ne saurait être question d'accepter la rédaction du projet de charte rédigé par SCE, selon eux inapplicable et reflétant une conception muséographique du Canal (par exemple l'interdiction généralisée des palplanches). Sur l'étude paysagère proprement dite et les propositions de zonage de la

^{*} Les observations concernant le Patrimoine Mondial sont de Olivier Poisson

zone de tampon, il faut constater que 2 ans après l'obtention du marché, SCE n'a pu fournir un document faisant l'objet du plus minime consensus. Après une première version définissant 6 zones de sensibilité à l'intérieur de la zone-tampon, on en est actuellement à 3 et le débat est encore ouvert sur une éventuelle réduction à deux zones. Quant aux limites de ces zones et à leur contenu, le débat est encore totalement ouvert. En deux ans de travaux, il n'y a pas le moindre consensus sur l'architecture même de l'étude et les ABF, principaux prescripteurs sur le terrain ne voient pas en quoi le document, dans son état actuel, pourrait leur être d'une quelconque utilité. Il y a de quoi être inquiet.

Le fonctionnement du pôle de compétence et l'exercice de la maîtrise d'ouvrage de l'étude.

En fait, on peut relier ces résultats décevants au fonctionnement complexe et difficile du pôle de compétence.

Birégional et couvrant 4 départements, le pôle est présidé par le Préfet de la région Midi-Pyrénées ou son représentant. Cette réunion officielle a lieu environ une fois par an. En dehors de cette réunion officielle, le pôle fonctionne sous la forme d'un groupe de travail technique animé par Gilles Faure, adjoint au DDE Haute-Garonne. Le pôle se décline dans la région Languedoc-Roussillon en deux pôles départementaux (Aude et Hérault) où se retrouvent SDAP, DDE et Diren. Les réunions du pôle toulousain officielles ou techniques, mobilisent peu les languedociens, et notamment les montpelliérains. Et du fait de la diversité des intervenants, l'articulation semble mal se faire entre le pôle toulousain, institutionnel, et les deux pôles languedociens, plus proches du terrain et où les ABF sont plus assidus.

Cette position du pôle de compétence périphérique par rapport à son objet d'étude n'en facilite pas le fonctionnement. D'autant que jusqu'à septembre 2003 le pôle était systématiquement boycotté par un des acteurs, et non des moindres : VNF, qui ne se comptait pas parmi les services de l'Etat. La mission d'inspection a été l'occasion d'un retour de VNF dans le pôle de compétence, son président François Bordry ayant profité d'un passage à Toulouse pour assister à la séance du 2 septembre. On peut donc espérer que VNF participera désormais plus étroitement aux travaux du pôle.

Arriver à bloquer autour d'une table un animateur –qui n'est pas à temps complet, bien qu'il ne ménage pas sa peine-, un bureau d'études basé à Nantes, flanqué d'un architecte parisien, et des services qui renâclent à se déplacer à Toulouse, relève de l'exploit. Toute cette machinerie de pôles et de sous-pôles semble requérir pour fonctionner une énorme dépense énergétique. La faible articulation des pôles entre eux semble expliquer que beaucoup de réunions remettent en cause des décisions ou accords qui semblaient acquis. Lors d'une réunion qui s'est tenue à Paris le 23 octobre en présence de Gilles Faure, de Michèle Prats

et de Francis Chassel, le bureau d'études et l'architecte se sont très vivement plaints de ce qui était selon eux, un manque de clarté de la commande. Ils ont fait valoir qu'ils n'étaient pas accoutumés à ces méthodes et ont offert d'accepter qu'il soit mis fin à leur mission si telle devait être la décision.

Le dévouement et la compétence de Gilles Faure ne sont pas en cause. Il manque un permanent, ou mieux encore, une cellule de maîtrise d'ouvrage composée de quelques permanents et capable de fixer les orientations générales pour le bureau d'études et d'assurer une meilleure présence sur le terrain. Pour la gestion du site de la Loire, lui aussi inscrit sur la Liste du Patrimoine mondial, les deux régions intéressées font fonctionner une équipe de 6 chargés de mission à temps complet. Il semble donc évident que la faiblesse des moyens affectés au pôle (en fait, simplement un demi-agent) explique en grande partie la faiblesse des résultats.

Conclusion sur l'étude et la Charte.

La mission d'inspection a eu des résultats positifs, notamment en remettant VNF dans le jeu, et en persuadant Alain Vernet chef du SDAP de l'Hérault de participer en personne aux travaux du pôle.

Je reste cependant inquiet quant au bon déroulement des travaux. Je proposerai donc de donner jusqu'à la fin de l'année au bureau d'études et à Gilles Faure, pour faire la preuve qu'il existe un consensus sur l'architecture générale de l'étude (combien de zones, quelles délimitations, quel contenu), sur les objectifs (donner des munitions aux SDAP et aux Diren pour nourrir de manière irrécusable les futurs PLU et SCOT, voire ZPPAUP) et sur la méthode de travail (itération permanente entre l'équipe et les services de l'Etat, l'étude n'étant ni le récolement des analyses des SDAP et Diren, ni un produit totalement étranger à leurs préoccupations).

Complément sur les politiques de protection et d'entretien sur les Monuments Historiques du Canal du Midi.

Le Canal du Midi comprend une série d'ouvrages d'art inscrits ou classés au titre des MH. Leur nombre pourrait en être aisément augmenté mais Voies Navigables de France s'y opposait jusqu'à présent. Il serait souhaitable, à la faveur de l'inspection, de débloquent cette situation en rapprochant les positions des uns et des autres.

Pas plus que pour le fonctionnement du pôle de compétence, Voies Navigables de France n'a jusqu'à une date récente, développé d'appétence particulière pour la protection monuments historiques et ses agents. Un courrier de François Barré du 1^{er} octobre 1998 à François Bordry, rappelait qu'en conséquence de l'inscription du Canal sur la Liste du Patrimoine mondial en 1996 et suite à un rapport commandé au professeur Adgé et à deux passages dans les COREPHAE du Midi Pyrénées et de Languedoc-Roussillon ainsi qu'à une proposition globale de la CSMH, l'Etat demandait l'accord de VNF pour le classement de 16 bâtiments et ouvrages d'art, ainsi que du bassin de radoub de Toulouse proposé en 1991. Il n'a pas été répondu à ce courrier et aucun classement n'est survenu. Ce refus au niveau national se double d'ailleurs d'un refus au niveau régional d'élaborer un diagnostic sanitaire préalable, suggéré par la DRAC Languedoc-Roussillon qui offrait cependant pour ce faire son aide financière. Il est à noter que ces refus de protection sont susceptibles de mettre en porte-à-faux la position du Gouvernement français vis-à-vis de l'accomplissement des obligations découlant de la Convention du Patrimoine mondial : un bien inscrit sur la Liste devant être obligatoirement protégé par la législation nationale. Le hiatus d'aujourd'hui entre la labellisation internationale et l'état effectif des protections risque d'être mis en évidence par le Rapport périodique que la France aura à fournir au Comité du Patrimoine mondial en 2004-2005.

Les représentants de VNF sur le terrain nous ont explicité leur position : le système des Monuments Historiques est insaisissable, il répond très en retard, en tout cas dans un délai incompatible avec les nécessités de la gestion; il cultive l'image d'un Canal du Midi muséifié alors que c'est un organisme vivant qui doit s'adapter ; enfin et surtout il fixe des contraintes sans contreparties financières. En un sens, il dépossède VNF et perturbe l'exercice des responsabilités techniques et économiques que le Ministère des Transports lui a fixées. Tel était le discours.

Il faut étudier de plus près le problème des subventions pour travaux. Contrairement au discours tenu, VNF a reçu des subventions de la DRAC notamment sur 4 chantiers en l'an 2000, au titre des crédits tempête et pour près de 800 000 Francs. Par ailleurs, le Canal du Midi est bien inscrit au contrat de Plan, à côté de la Via Domitia, comme susceptible de recevoir des subvention de mise en valeur, mais il semble n'y avoir aucun dossier. Ainsi donc il n'y a pas d'impossibilité théorique à ce que VNF reçoive des crédits de l'Etat. Il reste qu'il n'y en a pas eu depuis l'an 2000 et que l'Etat s'honorerait en affichant pour le Canal du Midi une aide conséquente à un programme de travaux.

S'esquisse ainsi un rapprochement possible entre l'Etat et VNF sur les bases suivantes :

-VNF accepte le programme de classements MH établis depuis la fin des années 1990. Il établit également, avec l'aide financière de la DRAC, un bilan sanitaire des ouvrages du Canal.

-En contre partie l'Etat s'engage à participer, à un niveau de financement significatif, à un programme de travaux établi en commun. Il pourrait de plus participer à un programme de formation pour les équipes d'entretien de VNF dont la bonne volonté est incontestable, mais dont le savoir-faire est encore insuffisant au regard des exigences patrimoniales.

Ces bases pourraient être formalisées en une convention Culture-VNF, comme il en existe déjà avec le Ministère de la Défense, l'Institut de France ou le Conservatoire du littoral. Cette convention marquerait la fin de la période de méfiance et l'entrée dans une phase de collaboration. On pourrait même imaginer que VNF reçoive officiellement de l'Etat confirmation de sa mission d'entretien "patrimonial" du Canal du Midi et que cette mission lui soit confiée sur un pied d'égalité avec les autres missions de service public que lui confie le Ministère des Transports.

La mission d'inspection semble avoir été l'occasion d'un entretien approfondi sur ces questions. Il importe de passer maintenant à une phase de réelle collaboration.

Par contre, je ne soutiens pas la proposition avancée par Michèle Prats de classer au titre des MH 380 kms de Canal du Midi et de rigoles, et ce pour les raisons suivantes :

- le classement au titre des MH apparaîtrait comme un désaveu du classement au titre des sites réalisé en 1997 ou comme l'aveu qu'une procédure, celle du site, est inférieure en noblesse ou en efficacité à celle des MH, ce qui n'est pas le cas.
- VNF y serait à coup sûr hostile et il est préférable d'adopter vis à vis de VNF une attitude de dialogue constructif en reproposant le classement que de ce qui avait déjà été demandé
- la superposition, pour une même délimitation de deux protections à finalité comparable mais gérées par deux ministères différents est source de confusions et de dysfonctionnements. Il me paraît beaucoup plus logique d'affecter la protection sites à celle du linéaire du Canal, et la protection MH à quelques ouvrages judicieusement choisis.
- le « bénéfice » du classement MH constitué par la création d'une longue zone d'abords, fait problème. D'une part il n'est pas certain, en l'absence d'éléments appareillés qui seuls créent des abords. Ensuite il est contradictoire avec la notion même de zone tampon et l'objet même de l'étude engagée, comme le relève d'ailleurs M. Prats en un autre endroit de son texte. Enfin la création de plusieurs milliers de kilomètres carrés en avis conforme ABF n'apparaît pas à l'ordre du jour.

- enfin, le travail serait colossal car le classement MH oblige à l'identification de toutes les parcelles et de tous les propriétaires. Beaucoup de travail pour un bénéfice faible.

Le problème de la crue décamillénale

Lors de la visite du barrage de Saint-Ferréol, œuvre de Riquet et de Vauban, premier barrage-poids construit en Europe, la mission d'inspection a découvert que d'importants travaux étaient prévus pour mettre le barrage en conformité avec les nouvelles exigences posées par la prise en compte de la "crue décamillénale". Aucun choix technique n'est encore arrêté, mais on n'écarte pas l'hypothèse de destruction de rigoles de Riquet ou de surélévation de la digue de Vauban.

La "crue décamillénale" n'est pas fondée sur des observations, c'est une occurrence de risque, un risque sur 10 000 que survienne une crue exceptionnelle que le barrage ne soit pas capable d'endiguer ni même d'y résister.

La mission d'inspection souhaite avoir de plus amples renseignements sur ce concept, sa base réglementaire et son mode de calcul. L'application mécanique de ce nouveau concept risque en effet d'aboutir à des solutions techniques lourdes défigurant définitivement des ouvrages par ailleurs situés aux plus hauts niveaux de protection (site classé, classé MH, patrimoine mondial).

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



Conseil Général des
Ponts et Chaussées

5^{ème} Section

Affaires d'Aménagement
et d'Environnement

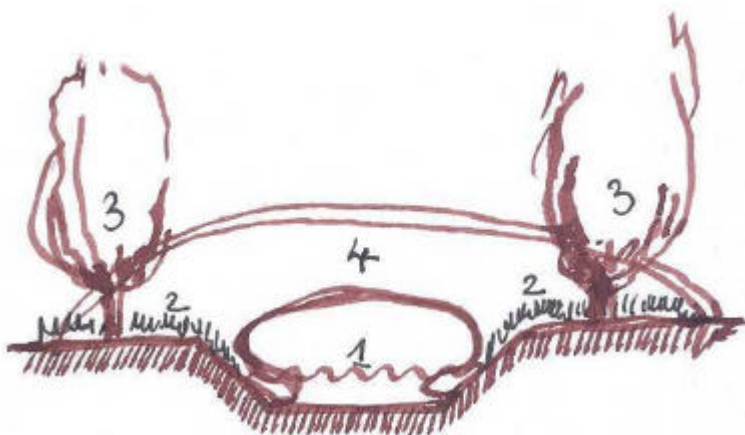
Collège de Spécialité
Espaces protégés,
Paysages et Architecture

Anne FORTIER-KRIEGEL
Architecte - Paysagiste
Chargée de Mission
d'Inspection générale

III - Le canal du Midi ou l'invention moderne du paysage français

Dans le cadre de la mission d'inspection du canal du Midi¹, des 1^{er} au 5 septembre et en réponse à la demande de la DNP, on trouvera ci-dessous, ma contribution personnelle² centrée sur les questions de contenu paysager.

Le canal du Midi est un monument du paysage, un grand jardin territorial qui forme une figure singulière à quatre temps :
le miroir ou le plan d'eau (1),
le glacis enherbé (2) installé de chaque côté des francs bords,
les plantations d'alignements (3),
et de loin en loin, des ponts de pierre (4) qui ont été, dans la traversée des villes, rehaussés de mobiliers en fonte au XIX^{ème} siècle.



Il importe de souligner que le canal forme une figure unique dessinée par ces 4 éléments (que l'on retrouve tout au long de son parcours de Toulouse à Béziers). La beauté de l'ouvrage tient, par ailleurs, dans le contraste qu'il introduit. Il est rural dans le paysage urbain et au contraire, urbain dans l'espace rural. Lorsque l'on cherche à

¹ Les canaux du Midi relient l'Océan à la Méditerranée (leur longueur totale est de 470 km avec 130 écluses). Ils se divisent en trois parties : le canal Latéral à la Garonne forme la première partie, réalisée au XIX^{ème} siècle, partant de Castets, la voie d'eau aboutit à Toulouse, (sa longueur est de 193 km et comporte 53 écluses), à partir de Toulouse, la ligne principale du canal du Midi « historique » aboutit à Marseillan à proximité de l'étang de Thau (sa longueur est de 240,129 km, sa largeur « au miroir » est de 16 m et il comprend 64 écluses), enfin l'embranchement de Port la Nouvelle, part d'Argeliers pour rejoindre le grau de Port la Nouvelle (d'une longueur de 37 km et comprend 13 écluses). A cela, il convient encore d'ajouter les deux rigoles de la Montagne et de la Plaine datant du XVII^{ème} siècle (d'une longueur totale de 76 km).

² Souhaitée par Mme C. Bergeal, S/direction des Sites.

tirer profit de la présence du canal en implantant de nouveaux aménagements ou bien lorsque l'on souhaite l'adapter à la traversée de séquences paysagères particulières, on introduit, bien souvent, tout un cortège de mobiliers (vasques à fleurs, haies arbustives de types square urbain, pontons, mobiliers, design en tout genre...), qui le banalise. C'est donc bien souvent une erreur et ce d'autant plus qu'il faut bien mesurer que si l'un de ces éléments décrits plus haut, est partiellement amputé, c'est la lisibilité de l'ouvrage historique qui disparaît. Au contraire, faire la pédagogie des qualités du canal permettrait d'aboutir à une vision commune. Ceci nous paraît utile, car tous les jours, nous constatons avec tristesse, que le canal du midi est un peu plus détérioré.

Nous tenterons d'abord d'expliquer les paradoxes auxquels le canal est soumis depuis l'origine, paradoxes qui participent aux difficultés de gestion de l'ouvrage, nous formulerons ensuite deux avis attachés à notre déplacement de terrain les 1er et 2 septembre :

-1) *A l'image du Languedoc, le canal forme un territoire unitaire, immigré dans son propre environnement.* Le canal représente un paysage linéaire à l'échelle de la géographie d'une région. Sa particularité est d'être indépendant de l'étendue traversée. Tant sur le plan de son alimentation hydraulique que sur celui du site parcouru, il forme un lieu en soi, il constitue un espace réservé qui évolue dans un environnement autre que le sien. Depuis l'origine le canal est attaché à une communauté qui relève de son créateur. Riquet et sa famille ont symbolisé pour les languedociens la présence de l'Etat royal. Le canal est apparu, par voie de conséquence, comme un espace appartenant au domaine public national. Cela explique que les élus n'aient pas ressenti le canal comme un territoire dont ils avaient la charge et que jusqu'à sa reconnaissance comme patrimoine mondial, ils s'y soient si peu impliqués. La réalisation unique de Riquet est devenue dernièrement l'objet de toutes les convoitises, mais son œuvre, son invention comme patrimoine à transmettre aux générations futures n'est toujours pas reconnue.

-2) *Il a fait l'objet de très nombreuses publications mais la connaissance de ses ouvrages d'art et de son patrimoine bâti reste imprécise.* Peu de canaux ont donné naissance à une si grande production d'études³ et de documents édités⁴. Mais les archives n'ont pu être étudiées en totalité. Le recensement de l'ensemble du patrimoine des ouvrages paraît aujourd'hui encore fragmentaire et les plaquettes comme les rapports divulguent « *des informations souvent erronées* »⁵. Pourtant le canal du Midi a servi de laboratoire d'essai à la construction des ponts et des ouvrages au XIXe siècle et chaque édifice possède souvent une qualité exceptionnelle. Ceux-ci ont, de plus, été réalisés par des ingénieurs au nom prestigieux comme François et Bertrand Garipuy⁶. Cette incroyable lacune tient, à notre avis, à la fonction première du canal (le transport,

³ Dès la fin des années 1979, l'administration avait été saisie à l'occasion de la mise au gabarit Freycinet et parmi les nombreux rapports, il convient de citer : celui de l'inspecteur général des Monuments Historiques, chargé des Sites, Jacques Houlet, *Sauvegarde du canal du Midi*, en date du 29 octobre 1979, précédé de celui de la FNASSEM, *Première étude sur le canal du Midi*, en date du 21 septembre 1979, le rapport de Jean Chapon, ingénieur général des Ponts et Chaussées, *L'avenir du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne*, en date du 15 juillet 1991, ainsi que les études de M. Atgé, *Inventaire des ouvrages d'art du canal du midi*, CRMH, Languedoc Roussillon, 1998.

⁴ Voir sur ce point, la bibliographie assez complète réalisée dans l'édition de VNF, (direction régionale de Toulouse), *Le Canal du Midi, proposition d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO*, 1999.

⁵ Comme le soulignait l'ancienne présidente de la Fnassem, madame Cahen Salvador.

⁶ Outre les Garipuy, l'école du Languedoc s'illustre des noms des ingénieurs : Jean-Antoine Giral et les frères de Saget, au XVIIIe siècle, ainsi que Jean-Baptiste Billaudel et Claude Deschamps, au XIXe siècle. Voir notamment, le mémoire fait par le citoyen Garipuy, directeur du canal du Languedoc, AN 8, manuscrit conservé à la Bibliothèque de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

avec la mise au gabarit Freycinet, a induit la destruction d'un certain nombre d'écluses⁷ et d'ouvrages d'art, au cours des années 1977-1982). On doit encore attacher la perte de mémoire au fait que les services de l'Etat, navigation, puis VNF attachés à la gestion du canal et dépositaires des archives n'ont jamais reçu de mission patrimoniale. Elle est enfin liée à la longueur exceptionnelle du canal, 240 Km, qui traverse deux régions : Midi Pyrénées, Languedoc Roussillon, quatre départements ; la Haute Garonne, l'Aude, l'Hérault et le Tarn (avec les rigoles d'alimentation). Par là, s'explique la difficulté d'un recensement d'ensemble concerté, entrepris par les services de la Culture et de l'Environnement, situés sur des aires géographiques différentes.

-3) Il est à la fois *célèbre et mal connu*. Le canal est en effet difficilement visible de la route, il est toujours situé à fleur de terre, soit en creux, soit en remblai et sa rencontre réclame toujours un détour, une visite particulière.

-4) *Le canal est l'objet de missions contradictoires et l'accumulation de procédures induit des conflits*. Le canal doit désormais être associé à la promotion économique, mais il constitue aussi un patrimoine unique à léguer aux générations futures. Les services de la Culture et de l'Environnement disposent, on le sait, de peu de crédits. Ils ont cependant pris toute la mesure de son intérêt historique et paysager. Les inspecteurs des Sites⁸ comme les ABF qui, se sont passionnés pour le canal, possèdent une conscience aiguë de sa valeur et ils divulguent tout naturellement des recommandations sur les aménagements à réaliser. Ces conseils sont interprétés comme une ingérence et une défiance infligées au gestionnaire et paraissent aux yeux de VNF d'autant plus coûteux que leur prodigalité ne s'associe d'aucun apport financier. Par ailleurs, au fil des années, les procédures ont été multipliées sur l'espace du canal : ouvrages inscrits, classés au titre des Monuments Historiques, ensembles protégés au titre des Sites, Secteurs Sauvegardés, ZPPAUP, ZNIEFF, Chartes du Parc National Régional du Haut Languedoc, Loi Littoral, Code Forestier, Code de l'Urbanisme (SCOT, PLU, ZAC, cartes communales et permis de construire). Tout cela a favorisé un langage d'initié entre services. L'accumulation de procédures semble permettre tout et son contraire. Elle empêche l'application efficace de la Loi comme les représentants du Service Public de se faire entendre et respecter.

Les sites de la rigole de la plaine et de Montgiscard sur lesquels des projets sont à l'étude appellent de notre part les avis suivants :

D) La demande attachée à la rigole de la Plaine et à l'aménagement d'une piste cyclable.

La rigole de la Plaine serpente sur 38 km en captant les eaux du Sor⁹, elle est large de 4 mètres, et elle ne dépasse pas avec le chemin de halage qui la borde au total 10 mètres à 12 mètres. Pour mémoire, elle offrait à l'origine 1 mètre de mouillage. Dans cet espace d'échelle intime, on ressent une certaine poésie attachée à la présence des vestiges historiques, avec les murs appareillés et les petits ponts¹⁰ au tablier en dos d'âne. Elle est bordée d'une végétation où toutes les essences apparaissent mélangées et sans ordonnancement. Les chênes, les frênes, les aulnes, les pins..., témoignent d'un manque évident d'entretien et donnent à la rigole l'aspect d'un « vieux bois fatigué ».

⁷ Sur les 64 écluses elliptiques que le canal comptait encore au début de 1977, il n'en restait plus que 47 intactes en 1982, date à laquelle, la mise au gabarit a été stoppée au profit du développement touristique.

⁸ Nous tenons ici à rendre hommage au savoir et à l'engagement personnel de M. J.L. Rey qui a organisé et guidé notre visite de terrain.

⁹ Du Sor, depuis le Pont-Crouzet et du Laudot, depuis les Thomassès.

¹⁰ A Revel et St Felix de Lauragais.

Cet étroit chemin d'eau fut utilisé comme voie navigable pendant une vingtaine d'années, de 1705 à 1725. Du passage des barques chargées de blé, attaché à cette histoire ancienne, est demeuré aujourd'hui l'esprit d'un lieu de promenade. La rigole constitue en effet une balade fréquentée où, nous l'avons constaté, s'exerce un véritable contrôle démocratique. Par deux fois, de jeunes grand'mères nous ont gentiment mais fermement fait observer (à bord pourtant d'un véhicule de service) que les voitures étaient interdites.

S'agissant de la demande de piste cyclable en matériaux stabilisés, nous recommandons, sur ce point, de conserver au chemin de halage la faible largeur actuelle (1,60 mètres ne devant pas dépasser 2 mètres) pour maintenir le caractère de promenade ouverte à tous. Mais l'autorisation doit être accompagnée en compensation d'une replantation d'alignement de chaque côté de la rigole¹¹, ce traitement végétal servant à renforcer l'usage de circuit familial. La végétation qui borde la rigole était autrefois plantée en pins alignés sur la rive. Depuis la cuesta de St Félix de Lauragais à St Paulet, les pins (symbole des protestants¹²) indiquaient la traversée de la voie d'eau. Il faudrait maintenir et rétablir les alignements existants ou recréer ceux qui ont disparu et ont été remplacés par une végétation attachée à un caractère de rivière sauvage qui ici, n'a pas son sens. On ne le répétera jamais assez, la rigole est un ouvrage d'art, une création, dont le caractère n'a rien de naturel. Le charme que nous lui trouvons aujourd'hui est dépendant de l'esprit de la création d'origine et il convient de la respecter.

II) Franchissement du canal à Montgisgard

Le canal traverse ici une séquence agricole située en Lauragais et ce passage pose le problème du traitement paysager du canal, de ses francs bords, comme celui des zones qui le jouxtent (dites zones tampons). S'agissant du paysage intérieur du canal, sur la rive droite, il existe une qualité d'ambiance qui tient à la double rangée de platanes bi-centenaires bordant le chemin de halage. Celle-ci procure au voyageur un calme, une ombre fraîche attachée aux puissantes frondaisons végétales et une lumière apaisante bien particulière. La plantation d'alignement marque le passage de l'ouvrage, en fait un lieu à parcourir, à la fois clos et transparent. Les arbres vénérables filtrent merveilleusement la trop forte luminosité des rayons de l'été, diffusant une couleur orangée rose qui assure un véritable bien-être et rend même un peu euphorique. Sur la rive gauche, la traditionnelle plantation de chênes et d'ormes s'est appauvrie en un taillis forestier qui empêche la visite à pied. VNF élabore un projet pour rendre la rive gauche au piéton, ce qui constitue une heureuse initiative.

Le nouveau projet de pont devrait permettre de desservir des zones d'activités en devenir car la présence du canal constitue un cadre environnemental de qualité qui favorise les demandes d'implantation de toutes sortes. Outre son caractère paysager décrit plus haut, ce petit site est attaché à l'histoire scientifique de la construction moderne des ouvrages d'art. Le pont de Rouzaut appartient en effet à la collection des ouvrages de l'école du Languedoc. Il faut se souvenir que la plupart des ingénieurs du sud-ouest de la France échappent au XVIIIème siècle au contrôle de l'Administration centrale et qu'ils s'en distinguent par leur parti technique, l'originalité de leurs formes

¹¹ Cette allée d'arbres de hautes tiges pouvant se dédoubler pour devenir, aux endroits où l'espace s'élargit, un mail.

¹² Pierre Pol Riquet est un protestant et il a reçu des subsides des banques de Genève qui lui ont permis de construire son ouvrage, voir sur ce point, F. Thillet, *le cas du canal du Midi, la commande et le projet*, Thèse de doctorat, Université de Paris X, 1981, p. 37.

et l'invention de leur vocabulaire décoratif. L'élégance du tablier souligné par le parapet du pont en témoigne encore aujourd'hui. L'ouvrage reconstruit à la fin de la première moitié du XIX^{ème} siècle s'inscrit dans l'histoire et la tradition constructive de la province, d'inspiration romaine. Ce pont fut détruit en 1814 par le maréchal Soult pour retarder les armées de Wellington. Il ne sera reconstruit en maçonnerie qu'en 1841. Implanté en diagonale du canal, l'ouvrage est un pont déjà moderne avec son arc surbaissé, sa structure tendue en brique sur champ, alliée à des éléments de maçonnerie. Comme témoignage technique et scientifique d'abord, comme élément pittoresque ensuite, l'ensemble doit être sauvegardé et on ne peut accepter de laisser s'implanter en vis à vis, un ouvrage autoroutier à deux voies qui détruirait le paysage aujourd'hui intact du Canal à Montgiscard. L'échangeur devra donc s'implanter dans une boucle plus lointaine. Ce projet pose la question de la zone de proximité du canal qui doit conserver un caractère agricole pour ne pas banaliser la perspective, en particulier sur la rive gauche où, l'espace rural encore préservé forme une coupure, un souffle paysager entre les zones d'activités actuelles de Montgiscard et d'Ayguevives.

Conclusion

L'inscription du Canal sur la liste du patrimoine mondial comme sa qualité environnementale ont fait surgir de nombreuses initiatives de projets. Les aménagements engagés, au coup par coup, constituent un risque d'autant plus réel pour le patrimoine que la figure paysagère du canal est mal comprise. Cette situation est inquiétante car paradoxalement l'accumulation des procédures a fragilisé sa protection. Il conviendrait donc d'appliquer ici une protection qui s'imposerait à toutes les autres. La vision réaffirmée sur les sites permettrait de faire partager à tous une meilleure lisibilité de la loi de 1930.

Le pôle de compétence¹³ devrait, par ailleurs, pouvoir rassembler l'ensemble des points de vue pour construire une position unique sur les projets concernant le canal et ses abords. Cela est d'autant plus utile que les différentes appréciations, parfois même simplement les nuances entre les services de l'Etat dans les quatre départements, sont mal comprises et alimentent des polémiques inutiles avec VNF, les départements ou les communes. Une meilleure coordination liée à une « inter-connaissance » des avis donnés et des projets engagés (concernant la totalité du linéaire canal plus les rigoles d'alimentation et les abords dits « zones tampons ») par les Dren, SDAP, DDE, permettrait de pallier la confusion actuelle. Il y a donc sur ce dossier une mise en ordre des compétences et de l'action de l'ensemble des services à engager pour aboutir à une position unique de l'Etat.

Si la célébrité du canal est liée à son caractère singulier, la mise en valeur attachée à une seule rentabilité économique risque de le fondre dans une banalité affligeante. On ne peut, en effet, gérer un ouvrage de cette nature sur la base de la seule notion de profit. Et si la mission générale de VNF est la mise en valeur dans une perspective d'équilibre financier, ici la mise en valeur ne peut être tout à fait la même, elle doit nécessairement s'attacher à la valeur historique que le canal représente. Même si on multiplie la venue de touristes¹⁴ les moyens à trouver sont si importants qu'il faut avoir le courage de rappeler que le canal ne peut être rentable à l'instar d'une ville historique

¹³ Créé par le préfet de Région Midi-Pyrénées en mai 2000.

¹⁴ Est-il d'ailleurs possible, d'en accroître de façon importante le nombre, sachant que cela nécessite un apport en eau ?

comme Venise. Il reste qu'après un demi-siècle d'abandon, le poids financier est bien lourd. Il convient de s'interroger sur la volonté et la possibilité de sauvegarder le canal du Midi.

L'Etat doit prendre la mesure de l'importance des moyens à dégager et considérer ce dossier avec responsabilité puisqu'il a demandé sa reconnaissance comme patrimoine mondial et s'est engagé, par là même, à en assurer la préservation. Aucun ministère ou aucune collectivité territoriale n'est aujourd'hui en mesure d'assumer seul, le canal. Il convient peut-être de rechercher un croisement de ressources¹⁵ pour donner à VNF les moyens nécessaires à la réparation, l'entretien et la mise en valeur.

Anne Fortier-Kriegel

¹⁵ Les principaux utilisateurs du canal comme les agriculteurs ou les gens qui stationnent sur le canal ne paient aucune redevance à VNF.

A N N E X E S

INSPECTION CANAL DU MIDI
1^{er} au 5 septembre 2003
Programme

HAUTE-GARONNE
1^{er} et 2 Septembre

1 - Lundi 1^{er} Septembre:

Au titre du CGPC :

Michèle Prats, Inspectrice Générale Equipement, coordonnatrice inspection
Anne Fortier-Kriegel, Paysagiste, chargée de mission d'inspection générale

Au titre du Ministère de la Culture :

Francis Chassel, Inspecteur Général de la Culture
Olivier Poisson, Inspecteur Général du Patrimoine

Au titre du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable :

Catherine Bergeal, Sous-Directrice Chargée des Sites à la DNP

M. Gilles Faure, Chef du Service Environnement à la DRDE 31, animateur du Pôle interrégional et du pôle 31, et **Mme Fabienne Pelletier**, Directrice de VNF accompagnent la Mission d'Inspection pendant la totalité de son déplacement.

• **10 h – 11 h (Préfecture Toulouse – salle Volvestre) : Rencontre avec :**

le DRDE MP, le DRAC MP, le DIREN MP, Le SDAP 31 , VNF , le DRT , le DDAF et
l'animateur du pôle interrégional, sous la présidence du Secrétaire Général 31

. Evocation des principaux problèmes :

1- Dossiers en cours (DNP) :

- Rigole de la Plaine :
 - . CDSPP du 3 10 02 - cf avis rapporteur Diren Midi-Pyrénées
 - . avis pôle au Préfet du 10 avril 2002
- Franchissement Montgiscard :
 - . CDSPP du 20 03 03 - cf avis rapporteur Diren Midi-Pyrénées
 - . avis pôle au Préfet du 12 juin 2002

2 - Avancement de la charte :

- Rappel processus d'élaboration par le pôle de compétence

- Cahier des charges et planning prévisionnel
- Etat d'avancement du rendu des documents
- Calendrier de finalisation du projet de document de référence

3- Prochaines étapes :

- Avis des collectivités locales : processus non prévu au cahier des charges
- Pérennisation du dispositif actuel pour le suivi de la mise en œuvre de la charte

Visite de la partie 31 du Canal avec visualisation des problèmes évoqués le matin :

- **11 h – 13 h :**

. Quai St Pierre, Gardouch, franchissement à Montgiscard, piste cyclable de Maraval,...

- **14 h – 19 h :**

. Rigole de la plaine jusqu'à St-Ferréol, ...

. Autres problèmes de MH

Conduite de la visite par VNF, Diren Midi Pyrénées et Sdap 31

Déjeuner à Villefranche de L.

Dîner : les membres de l'Inspection, M. Bordry, Président de VNF et les membres de la Direction de VNF - Toulouse

2 - Mardi 2 septembre :

- **9 h – 12 h : Préfecture de Haute Garonne - salle Volvestre**

1) **9h à 10 h :** Réunion présidée par le Secrétaire Général, en présence de M. Bordry, Président de VNF, avec le pôle 31 et les animateurs des pôles 11 et 34 :

Avancement de la charte :

- a. Rappel consultation
- b. Cahier des charges
- c. Calendrier de finalisation

2) **10h à 12 h :** Présentation des documents élaborés, par le bureau d'études SCE (Vincent Benard, mandataire et Pascal Prunet) :

- Phase 1 :
 - a. Connaissance et analyse
 - b. Annexes : études existantes

- Phase 2 :
 - a. Le zonage des sensibilités patrimoniales (paysagères)
 - b. Les prescriptions-recommandations

- **12h30 :**

Rencontre avec le Préfet

Dejeûner avec le Préfet, avec VNF, DRDE, DIREN, DRAC et SDAP

- **après-midi :**

15 h : Réunion avec VNF

17h : Rencontre avec le Président du Conseil Général

Coucher à Toulouse

3 septembre 2003 **journée dans l'Aude**

Au titre du C G P C :

- **Michèle Prats**, I G Equipement, coordonnatrice inspection

Au titre du Ministère de la Culture :

- **Francis Chassel**, Inspecteur Général de la Culture

Au titre du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable :

- **Monique Turlin**, Chef du bureau des Sites

- **8h30** : Départ vers l'Aude,
- **9h15** : jonction avec l'animateur du pôle11 sur l'aire de stationnement du site du seuil de Naurouze,
- visite de la partie audoise du canal avec l'ABF et l'inspectrice des sites de la DIREN LR
- 9h15 – 10h30 le site de Naurouze et le site du Ségala
- 10h45 – 12 h Castelnaudary visite du site et rencontre avec Mr Maugard maire de Castelnaudary
- 12h-13h30 déjeuner - invitation par Mr le Maire de Castelnaudary
- 13h30 – sites de Trèbes et Carcassonne

- **18h00** : Rencontre avec le Préfet,
et Réunion avec l'ensemble du pôle Aude :
Michel Pignol, DDE,
Silvain Czechowski (DDE 11/ SAT) : Animateur pôle
Marisol Escudero (Diren LR)
Benoit Melon (Sdap 11)
Marie Hélène Bénézech (Préfecture 11)
K. Spanek VNF ?

Coucher à Carcassonne

- Jeudi 4 septembre : HERAULT

Au titre du C G P C :

- **Michèle Prats**, I G Equipement, coordonnatrice inspection

Au titre du Ministère de la Culture :

- **Francis Chassel**, Inspecteur Général de la Culture

Au titre du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable :

- **Monique Turlin**, Chef du bureau des Sites

- **8h30 – 17 h 30** :
Départ vers Béziers, visite des sites du Canal avec l'animateur du pôle 34 (Laurent Condomines (DDE 34 / SCL), l'ABF et le représentant de la DIREN Languedoc Roussillon.
- **18 heures** :
Rencontre avec le DRAC LR, la DIREN LR, le DRDE LR
- Coucher à Montpellier

5 - Vendredi 5 septembre : HERAULT (suite)

Au titre du C G P C :

- **Michèle Prats**, I G Equipement, coordonnatrice inspection

- **8h30 – 11h 30** : réunion avec l'ensemble du pôle 34
Laurent Condomines (DDE 34 / SCL) : animateur
Marc Esteben (Diren LR)
Catherine Boutry (Sdap 34)
- **12h** : rencontre (ou déjeuner) avec le Préfet
- **Après-midi** : dispersion

Participants à la Mission :

Au titre du Conseil Général des Ponts et Chaussées :

- **Michèle Prats**, Inspectrice Générale de l'Équipement
(pour toute la durée de la mission)
- **Anne Fortier-Kriegel**, Paysagiste, chargée de mission d'inspection
générale les 1^{er} et 2 septembre

Au titre du Ministère de la Culture :

- **Francis Chassel**, Inspecteur Général de la Culture
les 1^{er}, 2, 3 et 4 septembre
- **Olivier Poisson**, Inspecteur Général du Patrimoine
les 1^{er} et 2 septembre

Au titre du Ministère de l'Écologie et du Développement Durable :

- **Catherine Bergeal**, Sous-Directrice Chargée des Sites à la DNP
les 1^{er} et 2 Septembre
- **Monique Turlin**, Chef du bureau des Sites
les 3 et 4 septembre

Tout au long de son déplacement, la mission a été accompagnée par l'animateur du pôle interrégional, chef de projet pour le document de référence des services de l'État, **M. Gilles Faure**, Chef du Service Environnement à la DRDE 31, et **Mme Fabienne Pelletier**, Directrice du Canal du Midi.

COMITE DE PILOTAGE

- Préfet Coordonnateur pour le Canal du Midi
- Les chefs de services concernés :
 - Directions Départementales et Régionales de l'Équipement ,
 - Les Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine ,
 - Les Directions Régionales de l'Environnement,
 - Les Directions Régionales des Affaires Culturelles,
 - Voies Navigables de France (Direction du service navigation de Toulouse),
 - Directions Régionales du Tourisme,
 - Directions Départementales de l'Agriculture,
 - Le responsable désigné du pôle de compétence Canal du Midi,
 - Les animateurs de chaque pôle départemental,

Rôle du Comité de Pilotage :

- Définit les objectifs ou les orientations,
- Valide les étapes d'avancement des études
- Valide le projet de charte

GROUPE D'EXPERTS TECHNIQUES

(Par pôle de compétence départemental)

- Le chef de pôle départemental (DDE)
- Les représentants des services concernés :
 - Directions Départementales de l'Équipement (animateur du pôle départemental),
 - Services Départemental de l'Architecture et du Patrimoine ,
 - Directions Régionales de l'Environnement ,
 - Directions Régionales des Affaires Culturelles,
 - Voies Navigables de France (Le représentant local)
 - Directions Régionales du Tourisme (en tant que de besoin),
 - Directions Départementales de l'Agriculture (en tant que de besoin),
 - le ou les bureaux d'études spécialisés

Rôle des experts techniques :

- Participent aux réunions du groupe d'experts techniques,
- Contribuent à l'élaboration de la charte directement ou par le biais du bureau d'études qui sera retenu,
- Émettent des avis techniques coordonnés sur les projets intéressant le Canal,
- Contribuent à l'élaboration d'une doctrine commune dans le cadre du porter à connaissance en attendant la charte,
- Fournissent tous éléments d'information concernant le Canal du Midi dans leurs thématiques respectives,
- Éventuellement produisent des documents de synthèse,

N.B. : Mmes Bellinck et Prats chargées de missions au CGPC sont associées aux travaux du pôle

CHRONOLOGIE DES REUNIONS

**CANAL DU MIDI
POLE DE COMPETENCE**

REUNIONS 2000

- **5 mai 2000** : Réunion par le Préfet coordonnateur du **Comité de pilotage** Canal du Midi :
 - Proposition de création d'un pôle de compétence Canal du Midi
 - Définition des missions
 - Proposition de nomination d'un chef de projet

 - **6 juin : décision Préfectorale**-création des pôles-nomination du chef de projet (Gilles Faure)

 - **5 juillet 2000 : réunion** du GET (***Groupe d'Experts Techniques**) du pôle de compétence **31** :
 - Propositions concernant : l'organisation et le fonctionnement du pôle de compétence
l'élaboration de la charte
le calendrier prévisionnel

 - **12 septembre 2000 : réunion des 3 GET*** en Préfecture 31 :
 - Proposition d'un cahier des charges pour l'élaboration de la charte

 - **18-19-20 septembre : Rencontre avec Mme Bellynck et Prats** (IGS M.C et MATE) :
 - 18/09 : Réunion avec le GET* pôle 31
 - 19/09 : Visite du Canal en Haute-Garonne
 - 20/09 : réunion des 3 GET* avec Mme Bellynck et Prats (IGS) en Préfecture 31

 - **Octobre 2000 : décision Préfectorale 34** de création du pôle 34

 - **Octobre 2000 : décision Préfectorale 11** de création du pôle 11

 - **13 novembre 2000 : réunion des 3 GET*** à la Diren Montpellier :
 - Analyse de la proposition de cahier des charges

 - **1^{er} Décembre 2000 : Réunion de coordination des animateurs** de pôles à la DDE de Narbonne

 - **8 décembre 2000 : réunion des 3 GET** à la DDE de Narbonne :
 - finalisation du projet de cahier des charges pour l'élaboration de la charte
 - Validation du projet d'avis d'appel à la concurrence
 - Evaluation des études
- * **En gras les réunions déjàtenues**

- **22 décembre 2000 : réunion du Comité de pilotage** pour validation de l'avancement des travaux des pôles à la Préfecture M.P.

**CANAL DU MIDI
POLE DE COMPETENCE**

REUNIONS 2001

- **24 Janvier : Réunion GET 31** : Coordination avis techniques - Avis sur demande VNF/ C.G.31 pour aménagement et traitement revêtement piste multi-usages
- **16 février : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **23 Février : Réunion GET 31** - Visite traitement revêtement piste multi usages grave bitume calcaire
- **15 mars : Réunion GET 31** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **20 mars : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **20 mars : Réunion GET 34** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **10 avril : Réunion CGPC avec DAC** concernant le Canal des 2 Mers
- **19 avril : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **10 mai : Réunion GET 31** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **16 mai : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **13 juin : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **16 juin : Réunion GET 11** : Coordination avis techniques services instructeurs
- **5 juillet : Réunion des 4 GET (11,31,34 et 81)** à Toulouse
- **4 septembre** : Commission choix BE à consulter
- **20 septembre : Réunion GET 31**
- **25 octobre : Réunion GET 31**
- **8 novembre** : Commission analyse des candidatures
- **15 novembre** : Commission choix BE
- **20 novembre : Réunion GET 31** - Labo CETE SO

* En gras les réunions déjàtenues

- **6 décembre : Réunion préparation C.P.**
- **14 Décembre : Réunion du Comité de Pilotage**

**CANAL DU MIDI
POLE DE COMPETENCE
REUNIONS 2002**

3 janvier : Réunion IGS à Carcassonne

8 Janvier : Réunion GET 31 à Toulouse

11 janvier : Réunion préparatoire G.F. avec V. Bénard (SCE)

5 Février : Réunion GET 31 et 11 avec CG 31 et VNF pour Rigole de la Plaine à St Ferréol

6 Février : Réunion GET 31 puis de la commission de suivi des études avec SCE à Toulouse

12 Février : Réunion GET 31 - Sicoval

15 Février : Réunion signalétique canal (VNF)

28 Février : Réunion GET 11 et 31 avec Communauté de communes pour St ferréol

19 Mars : Réunion - visite ouvrages à St Ferréol (Plan Lumière)

2 Avril : Réunion GET 31

25 Avril : Réunion GET 11,31,34 puis réunion commission de suivi avec SCE à Toulouse

29 Mai : Réunion GET 31 (+ ST CG 31 -ouvrage RD sur le Canal à Montgiscard)

29 Mai : Réunion de la commission de suivi avec SCE à Toulouse

10 juin : Réunion GET 31 - Visites terrain avec SCE

30 août: Réunion chef de projet - SCE à La Rochelle

6 septembre : Réunion GET 31

1^{er} octobre : Réunion commission de suivi des études avec SCE à Toulouse

8 novembre : Réunion technique Commission de suivi des études à Toulouse

14 novembre : Réunion technique Commission de suivi des études (délégation) à La Rochelle

13 Décembre : Réunion du GET 31 à Toulouse

* En gras les réunions déjà tenues

7 Janvier : Réunion du Comité de pilotage pour le bilan 2002 à Toulouse

<p style="text-align: center;">CANAL DU MIDI POLE DE COMPETENCE REUNIONS 2003</p>
--

- **7 Janvier** : Réunion du Comité de pilotage pour le bilan 2002 à Toulouse
- **10 Janvier** : Réunion commission de suivi des études à Béziers
- **29 Janvier** : Réunion commission de suivi des études avec SCE
- **21 Février** : Réunion comité technique restreint avec SCE
- **21 Mars** : Réunion commission de suivi des études avec SCE
- **8 avril** : Réunion SCE / pôle 31
- **17 avril** : Réunion SCE / pôle 11
- **18 avril** : Réunion SCE / pôle 34
- **13 mai** : réunion des animateurs de pôle à Carcassonne
- **23 mai 03** : Présentation du dossier provisoire à la Commission de suivi pour validation
- **17 juin** : réunion GF – R.Bonnet (Diren MP) : analyse proposition de zonage SCE
- **20 juin** : réunion animateurs de pôle + Conseils à Carcassonne
- **27 juin** : rencontre à VNF GF avec remplaçante de M.Saulier VNF (Kristina Spanek)
- **31 juillet** : réunion GF avec R.Bonnet (DirenMP) : avis sur zonage et commentaires de SCE
- **13 août** : réunion du GET 31

- **1^{er} au 5 sept.** : inspection interministérielle
- 26 septembre : réunion de la commission de suivi à Carcassonne

A PREVOIR :

- *Transmission de la charte aux DAC des 3 Ministères concernés pour validation ?*
- *Récueil de l'avis des collectivités territoriales (non compris dans le cahier des charges avec le BE)*
- *Modifications éventuelles et validations au niveau local*
- *Duplication et diffusion dans les services*
- *Pérennisation du pôle de compétence pour suivi et avis d'expert sur projet*

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

I-2 CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES
(C.C.P.)

PERSONNE PUBLIQUE :

ETAT - PREFET DE LA REGION MIDI-PYRENES
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE
COORDONNATEUR POUR LE CANAL DU MIDI

OBJET DU MARCHE :

Canal du Midi : Elaboration d'une charte paysagère de cohérence d'insertion paysagère, architecturale et urbanistique concernant **le Canal du Midi**, l'ensemble de son système d'alimentation, ses embranchements ainsi que la zone tampon.

Tous les montants figurants dans le présent document sont exprimés en Euros.

SOMMAIRE

1. OBJET DU MARCHÉ - DISPOSITIONS GÉNÉRALES	4
1.1. LE CANAL DU MIDI ET SES PROBLÉMATIQUES	
1.1.1. LE CANAL DU MIDI	
1.1.2. LES PROBLÉMATIQUES	5
1.1.3. LE PÔLE DE COMPÉTENCE CANAL DU MIDI	7
1.1.4. LA CHARTE D'INSERTION PAYSAGÈRE, ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE	9
1.2 OBJET DU MARCHÉ	9
1.3. DISPOSITIONS GÉNÉRALES	9
1.3.1. TRANCHES ET LOTS :	
1.3.2. CONTRÔLE DES PRIX DE REVIENT :	
1.3.3. UNITÉ MONÉTAIRE	
1.3.4. DISPOSITIONS APPLICABLES EN CAS D'INTERVENANTS ÉTRANGERS.	
2. PIÈCES CONSTITUTIVES DU MARCHÉ	11
2.1. PIÈCES PARTICULIÈRES	
2.2. PIÈCES GÉNÉRALES	
3. RESPONSABLES DE L'ÉTUDE	11
3.1. L'ADMINISTRATION	
3.2. TITULAIRE	
4. CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE	12
4.1. DOCUMENTS À FOURNIR PAR L'ADMINISTRATION	12
4.2. CONSISTANCE DES ÉTUDES	12
4.2.1. PRÉSCRIPTIONS GÉNÉRALES	
4.2.2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ÉTUDE.	
4.2.3. MODALITÉS DE RÉALISATION DE L'ÉTUDE	
4.2.4. ORGANISATION DE L'ÉTUDE	
4.3. DOCUMENTS À FOURNIR PAR LE TITULAIRE	14
4.4. DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE - RÉUNIONS - VALIDATIONS	15
5. DURÉE DE L'ÉTUDE	15
5.1. DÉLAI DE RÉALISATION	15
5.2. PROLONGATION DU DÉLAI D'EXÉCUTION	16
5.3. PÉNALITÉS POUR RETARD	16

6. UTILISATION DES RESULTATS DE L'ETUDE	16
7. REMUNERATIONS	16
7.1. REPARTITION DES PAIEMENTS	16
7.2. TRANCHE(S) CONDITIONNELLE(S)	16
7.3. CONTENU DES PRIX - MODE D'EVALUATION DES ETUDES ET DE REGLEMENT DES COMPTES	16
7.4. VARIATION DANS LES PRIX	16
7.4.1. MODALITES DE VARIATION DES PRIX	
7.4.2. MOIS D'ETABLISSEMENT DES PRIX DU MARCHE	
7.4.3. CHOIX DE L'INDEX DE REFERENCE	
7.4.4. MODALITES DE REVISION DES PRIX FERMES ACTUALISABLES	
7.4.5. REVISION PROVISOIRE	
7.4.6. APPLICATION DE LA TAXE A LA VALEUR AJOUTEE	
7.5. PAIEMENT DES SOUS-TRAITANTS	17
7.5.1. DESIGNATION DE SOUS-TRAITANTS EN COURS DE MARCHE	
7.5.2. MODALITES DE PAIEMENT DIRECT	
7.6. ACOMPTES ET SOLDE	18
8. CLAUSES DE FINANCEMENT ET DE SURETE	18
8.1. CAUTIONNEMENT	18
8.2. AVANCE FORFAITAIRE	18
9. CONTROLE DES PRIX DE REVIENT	18
10. ARRET DE L'ETUDE	18
11. SECRET PROFESSIONNEL ET OBLIGATION DE DISCRETION	18
12. DEROGATIONS	18

1. OBJET DU MARCHE - DISPOSITIONS GENERALES

1.1. LE CANAL DU MIDI ET SES PROBLEMATIQUES :

1.1.1 LE CANAL DU MIDI :

En réalité le « Canal du Midi », qui constitue la partie septentrionale originelle et classée du Canal des Deux Mers et pourrait s'imaginer comme une entité linéaire univoque, est constitué de différents éléments dont certains sont directement liés à son fonctionnement et en constituent même la ressource et d'autres plutôt des dépendances dont la réalisation n'est pas toujours contemporaine à la ligne principale.

Il s'agit des éléments suivants, tous pris en compte dans le classement UNESCO (déc.1996) :

- **La ligne principale de navigation** qui constitue le « corps principal » du Canal, internationalement connu. Elle s'étend du port de l'Embouchure à Toulouse jusqu'au débouché dans l'étang de Thau au phare des Onglous (Commune de Marseillan) sur une longueur d'environ **240 kms**,
- **Son système d'alimentation dit de la Montagne Noire** constitué de la Rigole de la Montagne et de la Rigole de la Plaine d'une longueur totale d'un peu plus de **76 kms**,
- **L'Embranchement de La Nouvelle** qui constitue un Canal de dérivation empruntant la rivière Aude et l'ancien canal de la Robine ; Il est d'ailleurs plus connue sous cette appellation de « Canal de La Robine ». Sa longueur est d'un peu moins de 40 Kms (**36.6 kms**)
- **Le Canal de Brienne** (ou de St Pierre) à Toulouse (**1.6 kms**) qui permet la jonction entre le Canal construit par Riquet et la Garonne au niveau du quai StPierre,
- **La descente de L'Hérault** à Agde, emprunté sur environ **500 mètres**,
- **Les Rigoles intermédiaires** de Fresquel, d'Orbiel et de Cesse qui constituent des éléments complémentaires du système ingénieux d'alimentation,
- **Soit un total linéaire de près de 360 kms**, pris en compte au titre du classement et qui constitueront le support et le sujet de l'étude proposée.

Par ailleurs un certains nombre d'autres éléments de contexte peuvent être indiqués :

- **Collectivités territoriales concernées :**

- 2 Régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon),
- 4 départements (Haute-Garonne, Tarn, Aude et Hérault)
- 83 communes

- **Statut juridique :**

- Le Canal du Midi et ses rigoles sont propriété de l'Etat qui en a confié la gestion à Voies Navigables de France (VNF), EPIC chargé de la maintenance des infrastructures et du domaine fluvial

- **Protections juridiques :**

. **7 décembre 1996** : Inscription sur la liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco du Canal du Midi, ainsi qu'une zone tampon englobant les communes riveraines.

. **Avril 1997** : Classement du Canal du Midi, parmi les sites au titre de la loi de 1930, ainsi que la rigole de la montagne (la rigole de la plaine est en cours de classement) .

. D'autre part, de **nombreux ouvrages**, écluses, bâtiments annexes, ouvrages d'art, sont **protégés au titre des Monuments Historiques**. (cf liste jointe)

1.1.2 : LES PROBLEMATIQUES :

Les problématiques qui suivent ne seront pas toutes traitées par la charte mais constituent une première approche de points particuliers (**non exhaustifs**) qui doivent néanmoins être identifiés comme éléments importants du contexte général.

1.1.2.1- Le Canal du Midi proprement dit (DPF) :

- **Le patrimoine bâti**

Certains ouvrages ont été restaurés, mais en règle générale, le patrimoine est en assez mauvais état. Se pose le problème de la restauration du patrimoine bâti et des ouvrages d'art, ainsi que celui de l'utilisation des constructions n'ayant plus de valeur d'usage pour répondre aux besoins propres de VNF. Certains bâtiments pourraient être utilisés à d'autres fins (services ou collectivités publics, tourisme,...), mais il importe de ne pas les dénaturer, et d'en maîtriser la remise en état. Ces questionnements concernent bien évidemment le DPF proprement dit mais également la zone tampon qui comprend des ouvrages intéressants à mieux identifier.

- **Le chemin de halage**

Il n'est pas resté continuellement entretenu sur tout le parcours et a parfois été sacrifié au profit de la route qui le longe assez fréquemment.

Les revêtements qui permettent son parcours sur pratiquement l'ensemble du linéaire sont de différentes natures, allant du chemin de terre à l'enrobé routier en passant par des traitements plus légers en grave naturelle.

Dans certaines sections, du fait de la pression urbaine forte, il fait l'objet de demandes d'entretien répétées de la part des différents usagers (cyclistes, rollers, piétons,...) conduisant à des choix de revêtements très discutables voir inadaptés sur le plan visuel, à une imperméabilisation qui n'est pas sans conséquences sur le maintien des rives et qui ne répondent toujours aux différents usages ... Il importerait donc de trouver un (ou des) type(s) de revêtement(s) mieux adapté(s) sur le plan esthétique et fonctionnel. Par ailleurs une réglementation concernant les utilisations admises (ou au contraire à exclure) pourrait être établie, en fonction de l'état des différents tronçons et dans le respect de leur sensibilité spécifique .

Quant au chemin de contre-halage, qui a disparu en grande partie, il pourrait être rétabli sur certains tronçons. Mais certains ouvrages de franchissement (tel que celui de qualité médiocre de l'autoroute A66 en cours de travaux !), empiète sur le DPF et en

rendent difficile la restitution complète. Cette problématique ne doit cependant pas faire négliger l'objectif de reconstitution voir de reconquête.

• Les plantations d'alignement :

Un expert de l'ONF a fait un diagnostic (très discuté) de certaines plantations pluricentennaires de platanes.

L'état de ces plantations, leur impact sur la navigation et le maintien des berges méritent une étude sérieuse portant à la fois sur l'impact paysager, l'état phytosanitaire et les phénomènes d'érosion. Elle doit également être prospective et poser en fonction du site et de son usage, le problème du renouvellement et des plantations nouvelles (sur quelles séquences, quelles essences, à quelle interdistance ?).

• Les occupations du DPF :

Dans les zones urbanisées se développe un phénomène d'appropriation du DPF par les riverains, qui construisent en empiétant sur le chemin de halage ou de contre-halage, jardinent ces espaces modifiant l'aspect des plantations riveraines, ou y installent toutes sortes de dispositifs avec ou sans autorisation.

• La protection des berges

C'est une évidence de dire que la pérennité des berges est fondamentale pour la longévité du Canal. Du fait du linéaire en jeu c'est l'un des postes les plus coûteux de l'entretien du canal. Les systèmes mis en place (palplanches, tunages) sont généralement bien faits sur le plan esthétique. Cependant les affouillements dus au batillage (mouvement de l'eau dû aux moteurs), aux ragondins, à la poussée de la ripisylve, aux méthodes de culture (labours intensifs jusqu'au DPF, absence de fossés de drainage, suppression des haies...) et aux phénomènes d'imperméabilisation des berges (chemins de halage, urbanisation, voiries) favorisent le ruissellement et contribuent de ce fait d'une part à la dégradation accélérée des berges et d'autre part à l'envasement du canal. En outre des utilisations intempestives du sommet des berges ne contribuent pas à leur bon entretien.

• Les conditions de navigabilité

Le gabarit du Canal et ses conditions d'entretien limitent le trafic à des bateaux de faible tonnage (péniches de loisir, voiliers à petit tirant d'eau et dématés, bateaux à moteur...) et à vitesse limitée (8 km/h).

Néanmoins de nombreux loueurs de bateaux se sont installés tout au long du parcours et plus particulièrement dans sa partie sud à partir de Carcassonne. Le trafic subit des pointes l'été, à la limite de la saturation des capacités du Canal et de ces écluses sur les sections les plus proches de la Méditerranée.

Les projets d'aménagements à initiatives publiques et privés nécessitent une définition plus claire et plus affirmée des principes à respecter et une amélioration des conditions de gestion pour satisfaire aux aspirations des touristes nautiques, sans toutefois porter atteinte au caractère du site, notamment par une trop forte augmentation du trafic.

• Le développement touristique

Compte tenu du caractère exceptionnel de ce patrimoine historique, architectural et naturel consacré par le double classement, de l'intérêt culturel, patrimonial et gastronomique des régions traversées, et du climat attrayant, le Canal du midi et sa

zone tampon constituent un potentiel remarquable de développement touristique et économique pour les régions traversées.

La zone tampon en particulier doit en outre assurer une fonction d'accueil de qualité et de découverte à partir du Canal, tout en diversifiant l'offre touristique, ménageant ainsi la concentration sur le Canal lui-même

- ...

1.1.2.2 La zone tampon :

- **Paysages, patrimoine bâti, Urbanisation et aménagements :**

La zone tampon est définie par l'Unesco comme constituée des communes riveraines du Canal.

Elle présente effectivement de nombreux intérêts sur le plan paysage et également sur le plan du bâti du fait de la présence d'ouvrages ou de bâtiments liés ou non au Canal qui mériteraient une attention et une prise en compte particulière. Par contre les nombreuses opérations d'aménagement (allant du simple permis de construire jusqu'à des opérations beaucoup plus conséquentes y compris zones d'activités) qui se sont réalisés jusqu'aux abords du Canal ont des impacts ou une influence qui n'a pas été, dans la plupart des cas, pris en compte dans le traitement de ces opérations.

La préservation de l'image du Canal et de l'esprit qu'il véhicule dans le temps, impose d'éviter de le dénaturer par des aménagements lourds, hors d'échelle, polluants ou inesthétiques : le canal du Midi doit rester un lieu de paix et de remontée hors du temps qui exige des prestations de qualité qu'elles soient liées aux cadres naturels ou bâtis ou aux services.

Le manque de connaissance et de reconnaissance réciproques nécessitent un travail d'investigations complémentaires relatives à ces sujets permettant d'une part de mieux identifier les richesses et/ou ses sensibilités patrimoniales, dans des limites à redéfinir, et d'autre part à mieux formaliser les principes ou les règles préconisées.

1.1.2.3 Les problèmes administratifs :

Les différents types de protections, la complexité administrative, les nombreuses administrations concernées et les pressions d'aménagements évoquées ci-dessus, génèrent parfois des divergences d'appréciation qui desservent les objectifs visés, nécessitant la définition d'un référentiel commun partagé et la coordination de sa mise en œuvre d'abord au sein des services de l'Etat puis à l'occasion du porter à connaissance.

Ces considérants, en autres, ont conduit le Préfet coordonnateur à créer une instance d'impulsion et de coordination spécifique à vocation interministérielle décrite ci-après et à lui fixer un certain nombre d'objectifs précis en la matière.

1.1.3 LE POLE DE COMPETENCE CANAL DU MIDI :

- **Création et missions :**

Le Préfet de Région Midi Pyrénées a été désigné Préfet coordonnateur pour l'ensemble du Canal des Deux Mers.

Concernant le Canal du Midi et en liaison avec le préfet de Languedoc Roussillon il a décidé de créer trois pôles de compétences départementaux, et un pôle interrégional par décision en date des 5 mai et 6 juin 2000.

Par décision du Préfet l'impulsion d'ensemble a été confiée au pôle Haute-Garonne , animé (comme les autres pôles départementaux) par le représentant de la DDE qui en assure également le secrétariat et la coordination. Ce dernier a par ailleurs été désigné par le Préfet comme chef de projet pour la réalisation de la charte avec les missions suivantes :

- piloter l'élaboration d'une charte d'insertion et de préservation paysagère, architecturale et urbanistique portant sur l'ensemble du Canal du Midi qui, sans préjuger des décisions individuelles qui devront être prises par les autorités compétentes, définira les orientations de l'Etat sur le site classé et la zone tampon, en coordination avec les pôles de compétence départementaux des départements concernés et en assurant la cohérence avec les études d'aménagement existantes ou projetées,
- Veiller à sa prise en considération dans le cadre du porter à connaissance dans l'élaboration des documents d'urbanisme,
- Rechercher une meilleure coordination dans la procédure administrative d'instruction des projets concernant le Canal du Midi dans le respect des principes fixés par la charte et dans le cadre de la loi de 1930.

- **Composition du pôle de compétence :**

Constituent, dans chaque département concerné, le pôle de compétence des services de l'Etat suivants :

- La Direction Départementale de l'Equipement,
- Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
- La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
- La Direction Régionale de l'Environnement,
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles
- Voies Navigables de France (Direction navigation de Toulouse)

La Direction Régionale du Tourisme sera également associée à la démarche.

- **Fonctionnement et activités du pôle:**

Le pôle de compétence fonctionne à partir de 2 entités complémentaires placées sous le pilotage d'ensemble du Préfet coordonnateur :

- **Le Comité de pilotage** placé sous l'autorité du Préfet pour orienter et valider les étapes d'avancement des études et comprenant les responsables (ou leur représentants) des services concernés (DIREN, VNF, ABF, DRT, DRE, DDE)

- **Le Groupe des Experts Techniques (GET)** chargés de prendre les initiatives, de suivre et de valider sur le plan technique l'élaboration des études, d'émettre des avis coordonnés sur les projets intéressant le Canal et la zone tampon . Il comprend les experts techniques désignés par chaque service de l'Etat concernés. D'autres services peuvent être en tant que de besoin associés aux travaux du pôle.

1.1.4. LA CHARTE DE COHERENCE D'INSERTION PAYSAGERE, ARCHITECTURALE ET URBANISTIQUE :

- **Le cadre de l'étude :**

De par leur statut spécifique d'espaces remarquables, le DPF et la zone tampon représentent pour l'Etat, une responsabilité nouvelle et une double obligation de résultat : non seulement il doit garantir la conservation de ce bien patrimonial, mais en plus, il doit veiller à ce que les aménagements qui le concernent directement ou situés à ses abords ne lui portent pas atteinte mais participe à sa mise en valeur et à sa sauvegarde

- Ces problématiques nouvelles liées à la préservation des intérêts patrimoniaux du canal et de ses abords, doivent être intégrées dans sa gestion quotidienne et dans la définition des conditions de son développement ;

- De même la prise en compte de l'évolution de ce territoire doit être intégrée dans sa gestion patrimoniale : le Canal est passé d'une économie de transport à une économie essentiellement touristique, dans laquelle les intérêts paysagers et patrimoniaux prennent une place importante ;

Une vision globale s'impose donc pour permettre d'assurer une cohérence d'ensemble, dans l'espace et dans le temps, des décisions concernant la valorisation de ces espaces.

1.2. OBJET DU MARCHE :

L'objet du marché consiste à élaborer, pour le compte et entre les services de l'Etat concernés, une **charte de cohérence d'insertion paysagère, architecturale et urbanistique portant sur l'ensemble du Canal du Midi**, prenant en compte les études déjà réalisées ou en cours (telle que celle concernant le schéma de développement du Canal des deux Mers, pilotée par VNF et concernant la partie domaine public fluvial (DPF) du Canal des deux Mers.

Cette mission couvre l'ensemble du Canal du Midi décrit dans la présentation ci-dessus, entre Toulouse (Port de l'Embouchure) et l'étang de Thau, comprenant outre la ligne principale, son système d'alimentation, ses rigoles et ses embranchements, ainsi que la zone tampon retenue par l'Unesco, constituée par les communes riveraines .

Elle concerne donc quatre départements (Haute-Garonne, Aude, Hérault et Tarn) et deux régions (Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon) sur une longueur d'environ 360 kms.

L'étude correspondante devra constituer à la fois un référentiel et le support d'une culture commune à partager par les services de l'Etat concernés ainsi que VNF gestionnaire de l'ouvrage pour le compte de l'Etat, et sera un des **éléments de base du porter à connaissance** dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme.

L'ensemble des études, sera suivie par le pôle de compétence (cf ci-dessus), et pilotée, pour le compte du Préfet coordonnateur, par l'animateur du pôle.

1.3. DISPOSITIONS GENERALES :

1.3.1. TRANCHES ET LOTS : Sans objet

1.3.2. CONTROLE DES PRIX DE REVIENT : Sans objet.

1.3.3. UNITE MONETAIRE

- **Définition générale**

L'unité monétaire pour l'exécution du présent marché (calcul des acomptes et du solde, des « nets à payer », etc) est appelée **monnaie de compte** dans l'ensemble des pièces du présent dossier.

L'unité monétaire, dans laquelle chaque candidat ou sous-traitant souhaite être réglé, est appelée **monnaie de règlement** dans l'ensemble des pièces du présent dossier.

Le maître de l'ouvrage choisit comme monnaie de compte l'Euro.

Chaque candidat précise la monnaie de règlement qu'il souhaite. Elle peut être différente de la monnaie de compte.

- **Sous-traitance**

Toutes les pièces relatives à la déclaration et au paiement des sous -traitants, transmises par le titulaire au maître de l'ouvrage, doivent être établies dans la même unité monétaire que la monnaie de compte.

- **Changement dans la monnaie de règlement**

En cours d'exécution du marché, le titulaire ou le sous-traitant peuvent demander par lettre le changement de la monnaie de règlement. Cette demande doit être transmise avec la demande de paiement. Dès lors, cette nouvelle monnaie de règlement s'appliquera à tous les mandatements ultérieurs.

1.3.4. DISPOSITIONS APPLICABLES EN CAS D'INTERVENANTS ETRANGERS.

En cas de litige, la loi française est seule applicable. Les tribunaux français sont seuls compétents. Les correspondances relatives au marché sont rédigées en français.

Si le titulaire est établi dans un autre pays de la communauté européenne sans avoir d'établissement en France, il facture ses prestations hors T.V.A. et a droit à ce que l'administration lui communique un numéro d'identification fiscal.

La monnaie de compte du marché est l'Euro. Le prix, libellés en Euros, reste inchangé en cas de variation de change.

Si le titulaire entend recourir aux services d'un sous-traitant étranger, la demande de sous-traitance doit comprendre, outre les pièces prévues à l'article 2 du code des marchés publics, une déclaration du sous-traitant, comportant son identité et son adresse ainsi rédigée:

« J'accepte que le droit français soit le seul applicable et les tribunaux français seuls compétents pour l'exécution en sous-traitance du marché n°..... du ayant pour objet..... Ceci concerne notamment la loi 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous -traitance.

Mes demandes de paiement seront libellées dans la monnaie de compte du marché et soumises aux modalités de l'article 7.5 du présent cahier des clauses particulières.

Leur prix restera inchangé en cas de variation de change. Les correspondances relatives au marché sont rédigés en français ».

2. PIECES CONSTITUTIVES DU MARCHE

2.1. PIECES PARTICULIERES

- Le règlement de la consultation
- L'acte d'engagement et ses annexes,
- Le présent CCP,
- Le détail estimatif,
- La décomposition des prix forfaitaires

2.2. PIECES GENERALES

- Les documents applicables sont ceux en vigueur au premier jour du mois d'établissement des prix, tel que ce mois est défini en 7.4.2.

- Le cahier des clauses administratives générales (CCAG P.I.) relatif aux marchés publics de prestations intellectuelles approuvé par le décret n° 78.1306 du 26 décembre 1978 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié est applicable.

3. RESPONSABLES DE L'ETUDE

3.1. L'ADMINISTRATION

L'animateur du pôle de compétence Haute-Garonne, désigné par le Préfet coordonnateur comme coordonnateur de l'ensemble des pôles départementaux et Chef de projet pour la réalisation de la charte est le conducteur de l'étude.

Il sera, à cet effet, chargé de suivre l'exécution du marché et d'assurer la coordination entre les différents intervenants.

Le titulaire lui remettra les pièces concrétisant l'avancement de l'étude, ainsi que tous les documents permettant le règlement des acomptes et du solde.

Il certifiera le service fait.

En cas d'absence ou d'empêchement, il sera remplacé par un membre du pôle de compétence désigné par ses soins ou par le chef de la subdivision Eau du Service Eau et Environnement de la DDE.

3.2. TITULAIRE

Comme stipulé dans le règlement de la consultation, le titulaire désignera dans sa proposition, au sein du bureau d'études mandataire (paysagiste) et pour le représenter, un responsable des études au niveau expert qui sera l'interlocuteur permanent de l'administration tout au long de la prestation.

Ce dernier devra en particulier assister aux réunions de coordination et éventuellement de validation prévues.

Le titulaire devra également désigner son remplaçant éventuel.

4. CONDITIONS DE REALISATION DE L'ETUDE

4.1. DOCUMENTS FOURNIS PAR L'ADMINISTRATION

Le bureau d'étude se chargera d'identifier, de collationner et de synthétiser les différentes études ou données existantes ou en cours de réalisation, notamment celles réalisées par ou pour le compte des administrations participantes. Néanmoins les membres des pôles de compétence départementaux mettront à disposition du titulaire la bibliographie dont ils disposent et si possible les documents en leur possession concernant le Canal, dans un délai de dix (10) jours à compter de la réception de la demande du titulaire. Ces documents seront remis en un (1) exemplaire. Ils resteront propriété du maître de l'ouvrage et seront restitués dans leur état initial à l'achèvement de la mission du titulaire.

4.2. CONSISTANCE DES ETUDES

4.2.1. PRESCRIPTIONS GENERALES

Le conducteur de l'étude facilitera autant que de besoin, les relations auprès des autres administrations, organismes ou services concernés. Le titulaire informera préalablement le conducteur de l'étude de tout contact qu'il estimera nécessaire de prendre au sujet des prestations objet du marché avec tout organisme ou collectivité.

4.2.2. CHAMP D'APPLICATION DE L'ETUDE.

4.2.2.1. Au plan géographique

L'aire d'étude concerne le territoire formé par le Canal du Midi, son système alimentaire et ses différents embranchements ainsi que la zone tampon définie par l'Unesco (communes riveraines (cf description p.4).

Néanmoins l'étude devra également, en particulier sur le plan paysager, prendre en compte les espaces situés au-delà de ces limites mais présentant un lien évident avec le Canal permettant d'identifier la zone d'influence réciproque du Canal et de ses espaces adjacents .

4.2.2.2 Au plan méthodologique

Les études consisteront dans un **premier temps** à améliorer la connaissance des territoires concernés, la compréhension du Canal du Midi dans sa globalité et sa diversité afin d'en pérenniser l'intérêt patrimonial et d'avoir une lecture partagée entre les services de l'Etat , en particulier en formalisant (avec les services compétents), la délimitation des différents espaces concernés (DPF, « zone tampon »), en recensant et s'appuyant sur les différentes études déjà menées sur ces espaces dont les principales conclusions devront être mise en exergue, en les complétant si nécessaire.

Dans un **deuxième temps** elle devront permettre de formaliser à la fois des documents graphiques de référence et des règles en matière de préservation et de mise en valeur, ayant un niveau de gradation allant de simples recommandations à des obligations plus strictes, en passant par des prescriptions, en fonction du degré d'intérêt patrimonial identifié.

Enfin la mission devra hiérarchiser et permettre la transcription, au titre du porter à connaissance concernant les outils réglementaires, de recommandations ou de prescriptions opérationnelles sur le plan paysager, architectural et urbanistique, applicables dans les actes de gestion du Canal et de sa zone tampon

4.2.2.2. Au plan thématiques :

Les thèmes à aborder seront les suivants :

- les paysages aussi bien à l'échelle de l'ensemble du canal qu'à des échelles plus localisées.
- le patrimoine architectural
- Les aménagements réalisés sur le Canal et à ses abords ainsi que les aménagements situés dans la zone tampon ayant un impact ou une influence évidente sur le Canal.
-

4.2.3. MODALITES DE REALISATION DE L'ETUDE

Sur la base de ces principes, la démarche proposée pour la réalisation des études est la suivante :

1^{ère} phase : Connaissance et analyse :

1 – Prendre connaissance du territoire et recenser les différentes études intéressant le Canal et ses abords (« zone tampon ») et en extraire les principaux enseignements

2 – Identifier et répertorier les éléments d'intérêt patrimonial et de vocabulaires spécifiques (bâti, paysages milieux naturels...) situés sur le DPF mais également dans la «zone tampon » et ayant un lien direct ou indirect évident avec le Canal.

3 – Qualifier la valeur patrimoniale de ces différents éléments (élaboration de critères, définition des notions de rareté, vulnérabilité, réversibilité...)

4 – Identifier la sensibilité, la valeur esthétique de ces lieux ainsi que l'influence réciproque du Canal et des espaces adjacents

5 – Formaliser la délimitation des différents espaces constituant le Canal et ses abords y compris en modifiant la «zone tampon » au-delà ou en deçà des limites communales si nécessaires et pour cela proposer une méthode, des critères, qui permettent d'aboutir à une cartographie et un contenu argumenté pour fixer la limite de la « zone tampon ».

2^{ème} Phase : Elaboration de recommandations générales

6 - Cartographier la gradation de la sensibilité patrimoniale identifiée et la traduire en recommandations ou en prescriptions en distinguant :

- . les espaces protégés au titre des sites et au titre des monuments historiques
- . la zone tampon et ses sous ensembles,

7 - Définir les principes de modification des éléments patrimoniaux,

8 - Définir les principes d'implantation ou de construction d'aménagements nouveaux ou leur limitation, sans préjuger de l'opportunité des projets proposés par les Maîtres d'Ouvrages,

3^{ème} Phase : Rédaction des cahiers de prescriptions particulières :

9 – enfin le document devra préciser pour chaque secteur à la fois les prescriptions techniques traduisant les orientations qui auront été proposées et validées et d'autre part les éléments formels. En particulier, il comprendra un sous-ensemble en forme de cahiers de gestion du site classé et de sa zone d'influence permettant de transcrire les recommandations et les prescriptions dans le porter à connaissance de l'Etat en tenant compte des enseignements de la jurisprudence en la matière,

4^{ème} Phase : Mise en forme et reproduction du document :

10 - Mise en forme définitive de l'ensemble des documents aux échelles adaptées (cf ci-dessous) et production de chacun d'eux en un original reproductible, un exemplaire en tirage papier et un exemplaire sur support informatique selon un format qui sera spécifié par le pilote des études (voir ci-après, le bureau d'études pouvant faire des propositions en ce sens).

4.2.4. ORGANISATION DE L'ETUDE

La méthode de travail sera déterminée par le titulaire du marché . Elle devra néanmoins être validé par le pilote des études.

4.3. DOCUMENTS A PRODUIRE PAR LE TITULAIRE

L'objet de l'étude est de réaliser des document(s) synthétisant et hiérarchisant les recommandations validées par les services compétents de l'Etat à partir d'une connaissance la plus complète possible des intérêts et sensibilités patrimoniales du Canal et de ses abords (« zone tampon » ou zone d'influence).

Cette étude pourra utilement s'inspirer des démarches préconisées dans les directives paysagères (pour la zone tampon) et des documents de gestion (pour le site classé) pour constituer la charte des services de l'Etat.

Elle devra donc être constituée au minimum des éléments suivants :

1^{ère} Phase : Formalisation des éléments de connaissances :

- Un document général : plaquette couleur sous forme graphique et commentée à une échelle recommandée allant du 1/250 000^e au 1/100 000^e présentant les grandes unités de paysages et la localisation des principaux éléments patrimoniaux (présentation au format A3 paysage en un ou plusieurs fascicules),
- Des documents de synthèse par grandes sections homogènes, présentant les mêmes éléments à une échelle plus détaillée, remis sous la forme de plaquettes (1/25 000^e présentés au format A3 paysage en un ou plusieurs fascicules),

2^{ème} Phase : Formalisation des principes et/ou règles à prendre en compte :

- Un document général (plaquette sous forme graphique et commentée à une échelle recommandée allant du 1/250 000^e au 1/100 000^e présentée au format A3 paysage en un ou plusieurs fascicules), indiquant les principes généraux de cohérence à respecter à ces échelles relatifs aux différents aspects de l'étude (paysage, architecture, aménagements...)
- Des documents de synthèse de ces éléments affinés par grandes sections homogènes, à une échelle plus précise, remis sous la forme de plaquettes (1/25 000^e présentés au format A3 paysage en un ou plusieurs fascicules),
- Des documents spécifiques pour les secteurs et/ou les ouvrages les plus sensibles constituant en particulier pour le DPF un document en forme de « cahier de gestion » (cartographies commentées comportant les recommandations et/ou les prescriptions à des

échelles du 1/25 000^e à 1/5 000^e voire 1/2 000^e si nécessaire (et autres échelles pertinentes plus détaillées au niveau des ouvrages), présentées au format A3 paysage en un ou plusieurs fascicules)

Remarque : Ces documents devront également être synthétisés sous forme de supports pédagogiques pour les phases communication. Le bureau d'études fera des propositions en ce sens.

4.4. DEROULEMENT DES ETUDES, REUNIONS, VALIDATIONS :

Phasage des réunions de validation :

- Chaque point d'avancement des différentes phases de la démarche indiquée ci-dessus devra faire l'objet d'une **validation par le groupe d'experts techniques du pôle de compétence**.
- **Une validation par le Comité de pilotage** sera par ailleurs sollicitée à l'issue de la **phase 1** (étapes 1 à5) et de la **phase 2** (étapes 6 à9)
- **Les Directions d'Administrations Centrales concernées seront éventuellement saisies pour information et avis à l'issue de la phase 1.**
- **Une validation plus formelle des Ministères concernés sera sollicitée en fin d'études (phase 4).**

Le titulaire informera préalablement l'administration de tout contact qu'il compte prendre au sujet des prestations objet de la présente mission avec tout organisme ou personne (administrations, collectivités, particuliers...).

5. DUREE DE L'ETUDE

5.1. DELAIS DE REALISATION

L'ensemble de la prestation (études) devra être réalisée dans le délais prévisionnel de 10 mois, non comprises les phases de validation par le comité de pilotage (estimée à un mois chacune) et les services des Ministères .

Un calendrier prévisionnel est joint à titre indicatif.

Par dérogation à l'article 13.1 du C.C.A.G. « prestations intellectuelles », les délais d'exécution de chaque phase partent des dates fixées par le Comité d'experts techniques, correspondant aux dates de validation des études présentées.

La réalisation de certaines parties d'études peuvent néanmoins être menées simultanément indépendamment des validations.

5.2. PROLONGATION DU DELAI D'EXECUTION

Conformément à l'article 15 du CCAG « prestations intellectuelles », les délais pourront être prolongés compte tenu des contraintes imposées par le déroulement de études en accord avec le pilote des études.

Cette prolongation fera l'objet d'une décision de la personne responsable du marché.

5.3. PENALITES POUR RETARD

Les stipulations de l'article 16 du CCAG « P.I. » sont seules applicables.

6. UTILISATION DES RESULTATS DE L'ETUDE

L'option A de l'article 19 du CCAG « P.I. » est applicable au présent marché.

7. REMUNERATIONS

7.1. REPARTITION DES PAIEMENTS

L'Acte d'Engagement indique les modalités de paiement suivant l'avancement des études.

7.2. TRANCHE(S) CONDITIONNELLE(S)

Sans objet.

7.3. CONTENU DES PRIX - EVALUATION DES ETUDES ET REGLEMENT DES COMPTES

Les prix du marché sont hors TVA et sont établis toutes sujétions comprises.

Les études faisant l'objet du marché seront réglées par des prix globaux forfaitaires pour chaque phase de l'étude.

7.4. VARIATION DANS LES PRIX

7.4.1. MODALITES DE VARIATION DES PRIX

Les prix sont révisibles suivant les modalités fixées au 7.4.3 et au 7.4.5.

7.4.2. MOIS D'ETABLISSEMENT DES PRIX DU MARCHE

Les prix du présent marché sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois précédant la date de remise des offres ; ce mois est appelé « mois zéro ».

7.4.3. CHOIX DE L'INDEX DE REFERENCE

L'index de référence I choisi en fonction de sa structure pour la révision des prix faisant l'objet du marché est l'index national « Ingénierie » publié au Bulletin Officiel du service des prix et au Moniteur des Travaux Publics.

7.4.4. MODALITES DE REVISION DES PRIX FERMES ACTUALISABLES

La révision est effectuée par application, au prix du marché, d'un coefficient donné par la formule :

$$C_n = 0,15 + 0,85 \left(\frac{I_n}{I_0} \right)$$

où C_n est le coefficient de révision au mois n, I_0 est l'index de référence I du marché au mois zéro et I_n est l'index de référence I du marché au mois n.

7.4.5. REVISION PROVISOIRE

Lorsqu'une révision a été effectuée provisoirement en utilisant un index antérieur à celui qui doit être appliqué, il ne sera procédé à aucune autre actualisation avant l'actualisation définitive, laquelle interviendra dès la parution de l'index correspondant.

7.4.6. APPLICATION DE LA TAXE A LA VALEUR AJOUTEE

Les montants des acomptes mensuels et du solde seront calculés en appliquant les taux de TVA en vigueur lors de l'établissement des pièces de mandatement. Ces montants seront éventuellement rectifiés en vue de l'établissement du décompte général en appliquant les taux de TVA en vigueur lors des encaissements.

7.5. PAIEMENT DES SOUS-TRAITANTS

7.5.1. DESIGNATION DE SOUS-TRAITANTS EN COURS DE MARCHÉ

L'avenant ou l'acte spécial précise tous les éléments contenus dans la déclaration prévue à l'article 3.24 du CCAG P.I.

Il indique en outre pour les sous-traitants à payer directement :

- les renseignements mentionnés à l'article 3.23 du cahier des clauses administratives générales ;
- le compte à créditer ;
- la personne habilitée à donner les renseignements prévus à l'article 192 du code des marchés publics ;
- le comptable assignataire des paiements.

Pour chaque sous-traitant présenté pendant l'exécution du marché, le titulaire doit joindre, en sus de l'avenant ou de l'acte spécial:

- une déclaration du sous-traitant indiquant qu'il ne tombe pas sous le coup des interdictions visées au 3 de l'article 50 du code des marchés publics.
- une attestation sur l'honneur du sous-traitant indiquant qu'il n'a pas fait l'objet, au cours des cinq dernières années, d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour les infractions visées aux articles L 324-9, L 324-10, L 341-6, L 125-1 et L 125-3 du code du travail (7° de l'article 50 du code des marchés publics);
- la déclaration du candidat volet 1 et 2 modèles DC5F (imprimé CERFA 30-3551), DC6 (imprimé CERFA 30-5553) et, le cas échéant DC5E (imprimé CERFA 30-3552) ainsi que les documents à joindre dont il est fait mention. Toutes les rubriques du modèle DC6 doivent être renseignées.

7.5.2. MODALITES DE PAIEMENT DIRECT

Pour les sous-traitants, le titulaire joint en double exemplaire au projet de décompte une attestation indiquant la somme à régler par le maître de l'ouvrage à chaque sous-traitant concerné ; cette somme tient compte d'une éventuelle révision ou actualisation des prix prévue dans le contrat de sous-traitance et inclut la TVA.

7.6. ACOMPTES ET SOLDE

A l'issue de chaque phase de réalisation de l'étude, un règlement partiel du coût des prestations est prévu. Comme indiqué à l'état des prix forfaitaires, le règlement s'effectuera à hauteur de 80% du prix à la remise des documents pour validation, le solde étant versé à la remise du document définitif.

Les projets de décomptes seront présentés conformément à l'article 12 du CCAG P.I.

8. CLAUSES DE FINANCEMENT ET DE SURETE

8.1. CAUTIONNEMENT

Le titulaire du marché est dispensé de constituer un cautionnement.

8.2. AVANCE FORFAITAIRE : *Pas de stipulations particulières.*

9. CONTROLE DES PRIX DE REVIENT :Sans objet.

10. ARRET DE L'ETUDE :

A l'issue de l'exécution de chaque partie d'études, le maître de l'ouvrage pourra décider de l'arrêt de l'étude. Dans ce cas, il sera fait application des dispositions de l'article 18 du C.C.A.G.-P.I.

11. SECRET PROFESSIONNEL ET OBLIGATION DE DISCRETION :

Le titulaire est tenu au secret professionnel et à l'obligation de discrétion, pour tout ce qui concerne les faits, informations, études et décisions dont il aura connaissance au cours de l'exécution du présent marché.

Il s'interdit notamment toute communication écrite ou verbale sur ces sujets et toute remise de documents à des tiers sans l'accord préalable de l'administration.

Par ailleurs, le titulaire s'engage à citer, le cas échéant, les sources d'études et recherches qu'il pourrait être conduit à utiliser pour la réalisation de l'étude faisant l'objet du présent marché.

12. DEROGATIONS :

Il est dérogé aux dispositions de l'article 13.1 du C.C.A.G. - P.I., le démarrage des études étant prescrit par un ordre de service pour chaque partie d'études

CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE LA CHARTE

notification marché le 11 avril 2002 - Réunion de lancement avec le BE 25 04 02

1. Prise de connaissance du territoire, Recensement des études concernant le DPF et la zone tampon - principaux enseignements

- 1 mois *
- Présentation par le BE à la commission de suivi pour validation (29 mai 02)

2. Localisation des éléments d'intérêt patrimonial et de vocabulaire spécifique (bâti, paysages ,...) situés sur le DPF mais également dans la « zone tampon » et ayant un lien évident avec le Canal ;

3. Qualification de la valeur patrimoniale de ces différents éléments (élaboration de critères, définition des notions de rareté, vulnérabilité, réversibilité...)

4. Identification de la sensibilité, la valeur esthétique de ces lieux ainsi que l'influence réciproque du Canal et des espaces adjacents ;

- 3 mois *
- Présentation par le BE à la commission de suivi pour validation : 1 oct. 02
- commission de suivi : 8 nov. 02 à Toulouse et 14 novembre 02 à La Rochelle

5. Formalisation de la délimitation de ces différents espaces constituant le Canal et ses abords y compris en modifiant la « zone tampon » au-delà ou en deçà des limites communales si nécessaire et pour cela proposer une méthode, des critères, qui permettent d'aboutir à une cartographie et un contenu argumenté

- 1mois*
- Transmission du document provisoire phase 1 le 30/12/02
- Commission de suivi le 10/01/03 à Béziers – pas de validation
- Commission de suivi le 29/01/03 à Toulouse – pas de validation
- Comité technique restreint le 21/02/03 à Toulouse
- Commission de suivi le 21/03/03 à Toulouse – validation partielle

6. Cartographier la gradation de la sensibilité patrimoniale et la traduire dans des règles de gestion (prescriptions ou recommandations) qui seront associées à ces territoires

7. Définir les principes de modification de ces éléments patrimoniaux ;

8. Définir les principes d'implantation, de construction ou d'aménagement nouveaux ou leur limitation avec réalisation d'un document de synthèse relatif au PAC.

- Réunion avec chaque pôle départemental les 8/04 (31), 17/04 (11) et 14/05 (34)
- Présentation par le BE à la commission de suivi 23 mai à Toulouse
- Avis et propositions des pôles (juin, juillet)
- Présentation par BE d'un document modifié lors de l'IG de septembre
- Itérations SCE / pôles- propositions complémentaires (sept. oct.)
- Présentation avancement 21 novembre 03
- Poursuite des itérations SCE / pôles (déc.- janv. 04) :
- Réunion du Comité de pilotage (fin janv.04)
- Finalisation du document (1^{er} trim. 04)

- Transmission à DAC pour avis (fin 1^{er} trim. 04)
- Recueil de l'avis des collectivités locales* (2^e trim. 04 ?)
- Modifications éventuelles
- Transmission à DAC pour validations définitives (3^e trim.04)
- Diffusion

*** L'étape de recueil de l'avis des collectivités locales n'est pas prévue dans la présente mission.**

Mise en forme définitive des documents et production en un original reproductible sur support informatique et **5** exemplaires de chaque.

- 1 mois * non compris les délais de validation

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

REPUBLIQUE FRANCAISE
Liberté - Egalité - Fraternité

Annexe 5

VILLE
DE
V I A S
34450

VIAS, le 29 Septembre 2003

Le Maire de VIAS

à

Monsieur Serge RAMOIN
27, Ch. de la Croix de Fer
34450 VIAS

Téléphone : 04.67.21.66.65
Télécopie : 04.67.21.52.21

MSB/NM

Mf. Mio documents/correspondance/Maire/2003-RAMOIN

Lettre remise en mains propres.

Monsieur,

A plusieurs reprises (en juillet et août), vous m'avez fait part de vos projets d'installation dès l'été 2004 de nouvelles et importantes attractions foraines sur le site d'Europark.

Je vous ai alors rappelé que toute nouvelle initiative devait absolument, au préalable, obtenir toutes les autorisations légales et réglementaires.

Vous n'oubliez pas, j'espère, votre engagement de ne pas installer de nouveaux manèges dans l'attente d'une mise en compatibilité des règles d'urbanisme (PLU - PPRI) avec votre activité.

Quelle n'est donc pas ma surprise d'apprendre par Midi Libre en date du 28 Septembre 2003 que votre projet est imminent.

Nous allons donc une nouvelle fois nous trouver devant le fait accompli.

Cette situation est inacceptable.

En dehors du fait qu'aucune autorisation administrative ne vous a été délivrée (permis de construire ou autorisation de travaux), nous restons préoccupés par les graves problèmes de sécurité qui inmanquablement se poseront si, en période estivale, les parkings déjà saturés reçoivent 20 à 30 % de clients supplémentaires, comme vous l'annoncez.

.../...

Concernant l'installation d'un "grand huit", vous évoquez les nuisances environnementales sur Berlin où était implantée cette attraction.

Vous êtes vous préoccupé de ces mêmes inconvénients sur Vias aux portes de notre station ?

Votre entêtement à ne pas vouloir entendre nos appels à la sagesse et à la prudence ne pourra nous conduire qu'à un sévère conflit même si, vous le savez, je ne le souhaite pas.

Je compte donc, sur votre bon sens et toute votre compréhension, pour nous contacter sans délai afin d'examiner ensemble, légalement et réglementairement, avec tous les services concernés (Préfecture : services de sécurité, DDE, DIREN, ABF, VNF, SEBLI...) vos projets.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Michel SAINT-BLANCAT
Maire de Vias



PARC D'ATTRACTIONS

Le second en France après celui d'Astérix

Europark s'envoie en l'air avec le futur "grand huit"

Il vient d'arriver de Berlin, livré en "pièces détachées" par 85 camions

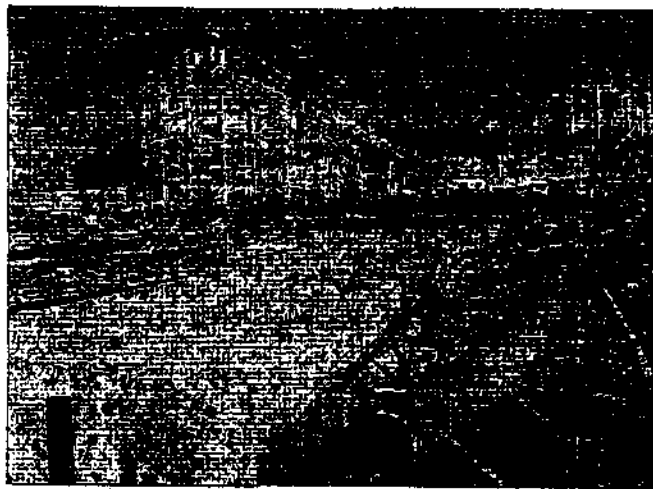
« C'est une fois. Une telle attraction n'aurait jamais dû arriver ici. Mais il faut aller de l'avant et j'espère qu'elle va donner un nouvel élan au parc d'attractions. Grâce à elle, je table, l'été prochain, sur une progression du chiffre d'affaires de 20 à 30 % ». Pour Serge Ramoin, le patron d'Europark-Vias, les dés sont jetés... façon "looping". Cette semaine, le dernier des 85 semi-remorques qu'il a affrétés, est venu livrer les dernières pièces détachées du plus incroyable "jeu de construction" qu'il va devoir mener à bien d'ici l'été prochain.

Sur un parking du site de 15 hectares qu'il a foncé depuis 1985 et dont il est, depuis 1998, devenu propriétaire après l'avoir racheté à la commune de Vias, s'annoncent aujourd'hui pas moins de 2 100 tonnes de structures métalliques qui, une fois rassemblées, vont aux portes de Vias-Plage, doter la station du plus important "Grand huit" proposé à ce jour par un parc d'attractions européen.

Pour le prochain été, Europark s'apprête donc à trapper un grand coup dans la "aurencière" qui



Foros est de reconnaître que, cette fois-ci, Europark s'apprête à placer la barre encore un peu plus haut. Pour y parvenir, Serge Ramoin n'a pas ménagé sur les moyens. A force de multiplier les voyages à l'étranger pour trouver un de ces fameux "grands huit", c'est finalement à Berlin, qu'il a, l'hiver dernier, dégoté son nouveau "jouet". « Ce "grand huit" avait été construit en 1995 dans le "Spier park" au cœur de la capitale de l'Allemagne réunifiée. Le parc d'attractions recevait plus de 2 millions de visiteurs par an, mais il était situé en milieu forestier. Une campagne des mouvements écologistes a démanté les nuisances créées à



Les 2 100 tonnes de la future structure sont stockées au pied de l'actuel "grand huit".

l'environnement par le trafic routier qui y était lié, et un système de navette a été créé pour écarter le montage des zones de parking. Alors la fréquentation s'est écroulée ». Serge Ramoin a sauté sur l'occasion et, en début d'année, réussit à emporter le marché en dépit de la concurrence d'autres parcs d'attractions européens et asiatiques : « ce "grand huit" avait été acheté neuf pour 5,3 millions d'euros. Mon offre, pour la moitié du prix, a été retenue parce que je me suis engagé à remettre le site en état une fois le montage démonté ».

Un engagement financier à la mesure des dimensions du serpent d'acier qui va se dresser l'été prochain entre la route de Portuguesa et le Canal du Midi. « Ce sera le plus important "grand huit" proposé en France par un parc d'attractions foraines, le second derrière celui du parc à thème Astérix, et le septième en Europe, tous parcs confondus ».

En réalité, l'aventure n'a pas commencé cette semaine. Car depuis que Serge Ramoin a emporté le marché, il a fallu entreprendre sur place le démontage de cette gigantesque structure. « Depuis le début de l'été, j'ai engagé sur place une équipe de douze personnes chargées de

démontar la structure. Puis j'ai sollicité une entreprise allemande qui a dû affréter 55 semi-remorques pour le transport entre Berlin et Vias. Le "démontage" a duré quinze jours. Désormais tout est là, il n'y a plus qu'à tout remonter. Nous en avons pour six mois de travail ».

Les dimensions de la future attraction sont, il est vrai, particulièrement impressionnantes (voir ci-contre). Celle-ci va prendre place au bout du parc et risque fort de faire passer pour un "nain" l'actuel "huit" qui, sur le même site, culminait jusqu'alors à 12 mètres de hauteur. Et Serge Ramoin compte sur ce succès dès la prochaine saison afin de pulvériser les 360 000 entrées qu'il a comptabilisées cet été au hasard des 60 attractions déjà proposées sur place.

« Avec le Luna-Parc on se tire la bourre. C'est normal. Mais le sud est un grand bol où chacun, s'il travaille bien, peut venir plonger sa tartine ». Une "bouhnie" qui ne devrait pas s'arrêter en si bon chemin. Si 2004 sera l'année du grand looping, l'homme évoque déjà sans en dévoiler plus, « deux autres gros projets » pour les saisons suivantes.

Les cœurs sensibles sont prévenus. E. OGER

REPERES

A donner le tournis

Qu'on l'appelle "Grand huit" ou "Roller Coaster", le serpent d'acier qui va venir se lover au bord du Canal du Midi a de quoi glacer le sang avant même que d'oser prendre place à bord de l'un des deux trains qui s'élançeront pour un parcours à déconseiller aux cardiaques. Outre son poids total de 2 100 tonnes, l'attraction couvrira un hectare de terrain pour 132 mètres de longueur et 62 de largeur. Elle culminera à 32 mètres de hauteur, avec deux looping à 27 et 23 mètres, une spirale et une "queue de cochon", le tout parcouru à une vitesse de 135 km/h/heure. Au total deux minutes et dix secondes de bonheur... ou de lavage d'estomac assuré.

Sacrées racines

Pour arrimer le tout au sol, Serge Ramoin a fait appel aux services d'une entreprise des Ardennes qui réalisera quelque 45 tonnes de cannes d'ancrage. Un habillage auquel rattachent s'ajoutent 1 100 m³ de béton et 6 tonnes de peinture.

Comme un jeu de construction

Toutes les pièces sont arrivées à Vias, numérotées, réparées et portant la marque exacte de l'endroit où elles devront être manipulées pour le remontage. « J'ai une idée précise de la façon dont s'amuse Serge Ramoin qui fera appel à une équipe de soudeurs agréés et va recourir à trois grues, dont une de cinquante mètres de haut pour soulever les charges ».

Sacré trafic...

A raison de 56 "voyageurs" toutes les trois minutes, le "Grand huit" devrait, l'été prochain, embarquer 1 400 personnes à l'heure.

... et gros convois

Les 85 semi-remorques qui ont livré le "jouet" ont chacun dû rouler deux jours et demi pour rallier Berlin à Vias. Parmi eux, 15 ont fait l'objet de convois exceptionnels en raison de la longueur des pièces.

Rappel de certaines dispositions du Code de l'urbanisme
(en vigueur au 13/11/2003)

Partie législative

Article L.110 Principes « généraux » de l'aménagement du territoire français, patrimoine commun de la nation

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, **d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages** ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.

Article L.111-1-1 DTA

Des directives territoriales d'aménagement peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, **ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.** Ces directives peuvent également préciser pour les territoires concernés les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral figurant aux chapitres V et VI du titre IV du présent livre, adaptées aux particularités géographiques locales.

Les directives territoriales d'aménagement sont élaborées sous la responsabilité de l'Etat, à son initiative ou, le cas échéant, sur la demande d'une région, après consultation du conseil économique et social régional.

Les projets de directives sont élaborés en association avec les régions, les départements, les communes chefs-lieux d'arrondissement ainsi que les communes de plus de 20 000 habitants et les groupements de communes compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme intéressés et les comités de massifs. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai de trois mois à compter de leur saisine. Ces projets sont soumis à enquête publique dans des conditions prévues par décret. Les directives éventuellement modifiées pour tenir compte de ces avis sont approuvées par décret en Conseil d'Etat.

Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7. En l'absence de ces documents, ils doivent être compatibles avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral des articles L. 145-1 et suivants et L. 146-1 et suivants.

Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement et avec les prescriptions particulières prévues par le III de l'article L. 145-7. En l'absence de ces documents, ils doivent être compatibles avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral des articles L. 145-1 et suivants et L. 146-1 et suivants.

Les dispositions des directives territoriales d'aménagement qui précisent les modalités d'application des articles L. 145-1 et suivants sur les zones de montagne et des articles L. 146-1 et suivants sur les zones littorales s'appliquent aux personnes et opérations qui y sont mentionnées.

Article L.121-1 Documents d'urbanisme

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

1° **L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages,** d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination,

des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, **la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains**, la réduction des nuisances sonores, **la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.**

Les dispositions des 1° à 3° sont applicables aux directives territoriales d'aménagement visées à l'article L. 111-1-1.

Article L.121-2 Rôle de l'Etat

Dans les conditions précisées par le présent titre, l'Etat veille au respect des principes définis à l'article L. 121-1 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national.

Le préfet porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme. Tout retard ou omission dans la transmission desdites informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.

Le préfet fournit notamment les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Les porteurs à connaissance sont tenus à la disposition du public. En outre, tout ou partie de ces pièces peut être annexé au dossier d'enquête publique.

Article L.122-1 Schémas de cohérence territoriale

Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux.

Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale tient compte de la charte de développement du pays.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale **peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.**

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement

commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Article L.122-2 Absence de SCOT

Dans les communes qui sont situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population, ou à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer, et qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Dans les communes mentionnées au premier alinéa et à l'intérieur des zones à urbaniser ouvertes à l'urbanisation après l'entrée en vigueur de la loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat, il ne peut être délivré d'autorisation d'exploitation commerciale en application des 1° à 6° et du 8° du I de l'article L. 720-5 du code de commerce ou d'autorisation de création des salles de spectacles cinématographiques en application du I de l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat.

Il peut être dérogé aux dispositions des deux alinéas précédents soit avec l'accord du préfet donné après avis de la commission départementale des sites et de la chambre d'agriculture, soit, lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale incluant la commune a été arrêté, avec l'accord de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4. La dérogation ne peut être refusée que si les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles sont excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan.

Le préfet peut, par arrêté motivé pris après avis de la commission de conciliation, constater l'existence d'une rupture géographique due à des circonstances naturelles, notamment au relief, et, en conséquence, exclure du champ d'application du présent article une ou plusieurs communes situées à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants.

Pour l'application du présent article, les schémas d'aménagement régionaux prévus par la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion, le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 et le plan d'aménagement et de développement durable de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales et, jusqu'à l'approbation de celui-ci, le schéma d'aménagement de la Corse maintenu en vigueur par l'article 13 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse ont valeur de schéma de cohérence territoriale.

Les dispositions du présent article sont applicables à compter du 1er juillet 2002.

Article L.123-1 Les PLU

Les plans locaux d'urbanisme exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune.

Ils peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en oeuvre, **notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine**, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les plans locaux d'urbanisme couvrent l'intégralité du territoire de la commune en cas d'élaboration par la commune ou, en cas d'élaboration par un établissement public de coopération intercommunale compétent, l'intégralité du territoire de tout ou partie des communes membres de cet établissement ou l'intégralité du territoire de ce dernier, à l'exception des parties de ces territoires couvertes par un plan de sauvegarde et de mise en valeur. Toutefois, **dans les communes couvertes par un schéma de cohérence territoriale qui identifie les secteurs d'aménagement et de développement touristique d'intérêt intercommunal, un plan local d'urbanisme partiel couvrant ces secteurs peut être élaboré par un établissement public de coopération**

intercommunale sous réserve que chaque commune concernée couvre sans délai le reste de son territoire par un plan local d'urbanisme et recueille l'avis de l'établissement public de coopération intercommunale sur la compatibilité de son projet d'aménagement et de développement durable avec celui de l'établissement public de coopération intercommunale. En cas d'annulation partielle par voie juridictionnelle d'un plan local d'urbanisme, l'autorité compétente élabore sans délai les nouvelles dispositions du plan applicables à la partie du territoire communal concernée par l'annulation. Il en est de même des plans d'occupation des sols qui, à la date de publication de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 précitée, ne couvrent pas l'intégralité du territoire communal concerné. En cas de modification de la limite territoriale de communes, les dispositions du plan local d'urbanisme applicables à la partie détachée d'un territoire communal restent applicables après le rattachement à l'autre commune sauf si celle-ci a précisé, dans le dossier soumis à enquête publique en application de l'article L. 2112-2 du code général des collectivités territoriales, qu'elle entendait que la modification de limite territoriale emporte, par dérogation au présent chapitre, abrogation desdites dispositions. Lorsqu'il résulte de la modification de la limite territoriale d'une commune que le plan local d'urbanisme ne couvre pas la totalité du territoire communal, la commune élabore sans délai les dispositions du plan applicables à la partie non couverte.

Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols permettant d'atteindre les objectifs mentionnés à l'article L. 121-1, qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire, délimitent les zones urbaines ou à urbaniser et les zones naturelles ou agricoles et forestières à protéger et définissent, en fonction des circonstances locales, les règles concernant l'implantation des constructions.

A ce titre, ils peuvent :

1° Préciser l'affectation des sols selon les usages principaux qui peuvent en être fait ou la nature des activités qui peuvent y être exercées ;

2° Définir, en fonction des situations locales, les règles concernant la destination et la nature des constructions autorisées ;

3° (Dispositions déclarées non conformes à la Constitution par décision du Conseil constitutionnel n° 2000-436 DC du 7 décembre 2000) ;

4° Déterminer des règles concernant l'aspect extérieur des constructions, leurs dimensions et l'aménagement de leurs abords, afin de contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant ;

5° Délimiter les zones ou parties de zones dans lesquelles la reconstruction ou l'aménagement de bâtiments existants pourrait, pour des motifs d'urbanisme ou d'architecture, être imposé ou autorisé avec une densité au plus égale à celle qui était initialement bâtie, nonobstant les règles fixées au 13° ci-dessous, et fixer la destination principale des îlots ou immeubles à restaurer ou à réhabiliter ;

6° Préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public et délimiter les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques en indiquant, le cas échéant, les équipements et aménagements susceptibles d'y être prévus ;

7° Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ;

8° Fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ;

9° Localiser, dans les zones urbaines, les terrains cultivés à protéger et inconstructibles quels que soient les équipements qui, le cas échéant, les desservent ;

10° Délimiter les secteurs dans lesquels la délivrance du permis de construire peut être subordonnée à la démolition de tout ou partie des bâtiments existants sur le terrain où l'implantation de la construction est envisagée ;

11° Délimiter les zones visées à l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales concernant l'assainissement et les eaux pluviales ;

12° Fixer une superficie minimale des terrains constructibles lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ou lorsque cette règle est justifiée pour préserver l'urbanisation traditionnelle ou l'intérêt paysager de la zone considérée ;

13° Fixer un ou des coefficients d'occupation des sols qui déterminent la densité de construction admise :

- dans les zones urbaines et à urbaniser ;

- dans les zones à protéger en raison de la qualité de leurs paysages et de leurs écosystèmes pour permettre,

dans les conditions précisées par l'article L. 123-4, des transferts de constructibilité en vue de favoriser un regroupement des constructions.

Les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

Les règles et servitudes définies par un plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec les dispositions du schéma de cohérence territoriale, du schéma de secteur, du schéma de mise en valeur de la mer et de la charte du parc naturel régional, ainsi que du plan de déplacements urbains et du programme local de l'habitat.

Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un plan local d'urbanisme, les dispositions du plan local d'urbanisme sont applicables jusqu'à la révision de ce document, qui doit être achevée avant le terme d'un délai de trois ans.

Article 1.124-1 et L.124-2 Cartes communales

Article L124-1

Les communes qui ne sont pas dotées d'un plan local d'urbanisme peuvent élaborer, le cas échéant dans le cadre de groupements intercommunaux, une carte communale précisant les modalités d'application des règles générales d'urbanisme prises en application de l'article L. 111-1.

Article L124-2

Les cartes communales respectent les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1.

Elles délimitent les secteurs où les constructions sont autorisées et les secteurs où les constructions ne sont pas admises, à l'exception de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension des constructions existantes ou des constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs, à l'exploitation agricole ou forestière et à la mise en valeur des ressources naturelles.

Les cartes communales sont approuvées, après enquête publique, par le conseil municipal et le préfet. Elles sont approuvées par délibération du conseil municipal puis transmises pour approbation au préfet, qui dispose d'un délai de deux mois pour les approuver. A l'expiration de ce délai, le préfet est réputé les avoir approuvées. Les cartes communales approuvées sont tenues à la disposition du public.

Elles doivent être compatibles, s'il y a lieu, avec les dispositions du schéma de cohérence territoriale, du schéma de secteur, du schéma de mise en valeur de la mer, de la charte du parc naturel régional, ainsi que du plan de déplacements urbains et du programme local de l'habitat.

Article L 421-6

Conformément à l'article 13 bis de la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques modifiée, lorsqu'un immeuble est situé dans le champ de visibilité d'un édifice classé ou inscrit, il ne peut faire l'objet, tant de la part des propriétaires privés que des collectivités et établissements publics, d'aucune construction nouvelle, d'aucune démolition, d'aucun déboisement, d'aucune transformation ou modification de nature à en affecter l'aspect, sans une autorisation préalable. Le permis de construire en tient lieu s'il est revêtu du visa de l'architecte des Bâtiments de France.

Rappel de certaines dispositions du Code de l'urbanisme
(en vigueur au 13/11/2003)

Partie réglementaire

Article R 111-14-2

Le permis de construire est délivré dans le respect des préoccupations d'environnement définies à l'article 1er de la loi n. 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature. Il peut n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur destination ou leurs dimensions, sont de nature à avoir des conséquences dommageables pour l'environnement.

Article R 111-21

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, **sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.**

Article R 122-3

Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

- 1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
- 2° **Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;**
- 3° **Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;**
- 4° Les objectifs relatifs, notamment :
 - a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
 - b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
 - c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
 - d) **A la protection des paysages**, à la mise en valeur des entrées de ville ;
 - e) A la prévention des risques ;
- 5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale précise, le cas échéant, l'implantation et l'organisation générale des unités touristiques nouvelles.

Article R 123-3

Le projet d'aménagement et de développement durable définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune, notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Dans ce cadre, il peut préciser :

- 1° Les mesures de nature à préserver les centres-villes et les centres de quartiers, les développer ou en créer de nouveaux ;
- 2° Les actions et opérations relatives à la restructuration ou à la réhabilitation d'îlots, de quartiers ou de secteurs, les interventions destinées à lutter contre l'insalubrité et à restructurer, restaurer ou réhabiliter des îlots ou des immeubles ;
- 3° Les caractéristiques et le traitement des rues, sentiers piétonniers et pistes cyclables et des espaces et ouvrages publics à conserver, à modifier ou à créer ;
- 4° Les actions et opérations d'aménagement de nature à assurer la sauvegarde de la diversité commerciale des quartiers ;
- 5° Les conditions d'aménagement des entrées de ville en application de l'article L. 111-1-4 ;
- 6° **Les mesures de nature à assurer la préservation des paysages.**

Article R 123-9

Le règlement peut comprendre tout ou partie des règles suivantes :

- 1° **Les occupations et utilisations du sol interdites ;**
- 2° **Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ;**
- 3° Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public ;
- 4° Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement, ainsi que, dans les zones relevant de l'assainissement non collectif délimitées en application de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales, les conditions de réalisation d'un assainissement individuel ;
- 5° La superficie minimale des terrains constructibles, lorsque cette règle est justifiée par des contraintes techniques relatives à la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif ;
- 6° **L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;**
- 7° L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- 8° L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété ;
- 9° L'emprise au sol des constructions ;
- 10° La hauteur maximale des constructions ;
- 11° **L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords ainsi que, éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger mentionnés au i de l'article R. 123-11 ;**
- 12° **Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement ;**
- 13° **Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations ;**
- 14° Le coefficient d'occupation du sol défini par l'article R. 123-10.

Lorsque le plan de déplacements urbains a délimité, en application de l'article 28-1-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée, des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, le plan local d'urbanisme respecte ces limitations et, le cas échéant, fixe un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à un usage autre que d'habitation.

Dans les secteurs mentionnés au troisième alinéa de l'article R. 123-8, le règlement prévoit les conditions de hauteur, d'implantation et de densité des constructions permettant d'assurer l'insertion de ces constructions dans l'environnement et compatibles avec le maintien du caractère naturel de la zone.

Les règles édictées dans le présent article peuvent être différentes, dans une même zone, selon que les constructions sont destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière ou à la fonction d'entrepôt. En outre, des règles particulières peuvent être applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Les règles mentionnées aux 6° et 7° relatives à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et par rapport aux limites séparatives, qui ne sont pas fixées dans le règlement, doivent figurer dans les documents graphiques.

Les services de l'Etat dans le cadre de leurs fonctions régaliennes doivent veiller, pour le compte du préfet, à l'application des principes généraux de l'Urbanisme, notamment des articles L 110 et L 121-2 du Code de l'Urbanisme, et au respect des servitudes nationales.

Ils ont un rôle important de porter à connaissance, et partant, de collecte des données, de leur mise à jour, et de suivi des évolutions.

Ils ont la responsabilité, chacun dans leur domaine de compétence, de veiller au respect des différents textes de lois et servitudes et à leur prise en compte dans les documents d'urbanisme (L126-1 et R126-1), qu'ils soient relatifs à la protection du patrimoine naturel et culturel, à l'utilisation de certaines ressources et équipements, à la salubrité et à la sécurité publique, ou à l'application des Lois Littoral et Montagne. Il s'agit de s'attacher autant à la définition du contenu, aux résultats sur le terrain, à la prévision et à la maîtrise des évolutions, qu'à la traduction formelle et réglementaire de l'occupation de l'espace.

Enfin, le Préfet a un rôle de veille sur les impacts des politiques publiques sur les territoires, et un devoir de contrôle de l'application du droit des sols et de la régularité des actes d'urbanisme.

Les Lois SRU et UH introduisent une **importante évolution dans les priorités** assignées dans le Code de l'Urbanisme par rapport à ses rédactions antérieures.

Les dispositions communes aux nouveaux documents d'urbanisme qui figurent à l'article L121-1 et s'inspirent des principes de l'article L110, visent à assurer un développement équilibré des territoires, dans le respect, en particulier de la protection des espaces naturels et de l'environnement. Ces dispositions définissent, dans un souci de développement durable et de cohérence, l'esprit dans lesquels les documents doivent être élaborés et les principes que doivent respecter les politiques d'urbanisme, en leur conférant une valeur normative : ceux-ci doivent être pris en compte par les DTA (L111-1-1), les SCOT (L121-1), les PLU (L123-1), les cartes communales (L124-2).

En outre, il est fait obligation de compatibilité entre SCOT, PLU, Cartes communales, et schémas de secteur, d'une part, et schémas de mise en valeur de la mer, chartes de parcs naturels régionaux, PDU ou PLH, d'autre part. Dans un même souci de cohérence, les PLU, les schémas de secteurs, les cartes communales et les SDC doivent être compatibles avec les SCOT.

Par ailleurs, le principe de subsidiarité, complémentaire de la compatibilité, réaffirme une hiérarchie des normes.

C'est ainsi que tous les autres documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les DTA, avec ses dispositions particulières applicables aux zones littorales ou de montagne, ou à défaut, avec les dispositions des Lois Montagne et Littoral.

Parallèlement, les PLU, les schémas de secteurs, les cartes communales et les SDEC doivent être compatibles avec les SCOT, de même que d'autres documents tels que PLH, PDU...

Le rôle des services dans le porter à connaissance est particulièrement important : il ne s'agit plus seulement de s'assurer de l'existence formelle d'informations sur le droit des sols et le respect de règles juridiques, mais bien d'une mise à disposition des différents décideurs du **point de vue de l'Etat** en terme de contenu et de stratégie, « *précisant la doctrine de l'Etat et les contraintes juridiques locales qui, selon son appréciation, sont applicables* »¹.

Aussi le porter à connaissance doit-il être explicite et argumenté, de manière à éclairer le citoyen, tout autant que les élus, et à servir d'argumentaire au fond, en cas de saisine des tribunaux, que ce soit dans

¹ CE du 21 juin 2000, Ministère de l'Equipement c/Commune de Roquebrune Cap Martin

le cadre du contrôle de légalité ou de l'intervention d'un tiers. Il doit, dans la mesure du possible s'appuyer sur des documents graphiques, voire photographiques en ce qui concerne certains espaces caractéristiques, l'aménagement de l'espace nécessitant une visualisation concrète. Il doit apporter le point de vue de l'état sur les équilibres à respecter, dans l'organisation spatiale et le fonctionnement urbain, la maîtrise de l'étalement urbain et la préservation des espaces, la mise en valeur de l'environnement. Les porteurs à connaissance sont tenus à la disposition du public.

Le porter à connaissance étant désormais continu, tout au long de l'élaboration et des procédures de révision, ceci devrait conduire à une qualité supérieure des prestations, par affinement et mises à jour successives, et à une meilleure territorialisation des politiques de l'Etat.

Par ailleurs les services de l'Etat continuent à jouer un rôle important dans l'instruction des permis de construire, notamment dans les espaces protégés, et en tant que conseil, ou en cas de mise à disposition, dans l'élaboration des documents d'urbanisme.

Dans la mise en œuvre des DTA, l'Etat joue un rôle moteur : il peut en prendre l'initiative sur des espaces à grands enjeux territoriaux, « où sont fixées les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ». Elle sont élaborées, sous la responsabilité de l'Etat en associations avec les principales collectivités territoriales concernées. Soumises à enquête publique, ces directives sont approuvées par Décret en Conseil d'Etat. Les SCOT et Schémas de secteur doivent être compatibles avec les DTA.

En l'absence de DTA, les SCOT peuvent comporter, sur certaines parties du territoire, **des schémas de secteurs** et les PLU **des orientations d'aménagement**, prévoyant des actions à mettre en œuvre, qui peuvent prendre la forme de **schémas d'aménagement**, ces outils pourraient être utilement mis en œuvre, en vue de préserver et réhabiliter la qualité des paysages aux abords du Canal.

Michèle Prats