

VELOROUTES, VOIES VERTES ET TERRITOIRE

Dans notre projet de véloroutes, nous partageons le territoire, non seulement avec les automobilistes mais avec d'autres usagers, tels que randonneurs pédestres, équestres, chasseurs, adeptes des loisirs motorisés, défenseurs du réseau ferroviaire, naturalistes, défenseurs du patrimoine et des paysages, agriculteurs.

Ces usages ne sont pas toujours compatibles.

Or, nous constatons le développement de groupes de pression dont l'efficacité dépend du nombre de pratiquants, de la détermination dans l'exercice d'un pouvoir d'influence et une tendance croissante des pouvoirs publics à arbitrer en fonction de la visibilité des lobbies plus que de l'intérêt général.

Le réseau de véloroutes et voies vertes devrait générer peu de nuisances et le bilan général être largement positif mais il n'est pas totalement neutre.

Les inquiétudes exprimées par les naturalistes ou les randonneurs pédestres bien qu'exagérées ne sont pas totalement sans fondement.

Il convient de ne pas les négliger.

De même, les positions de la FNAUT doivent être prises en considération.

Les groupes de pression peuvent être classés en 2 catégories.

La première regroupe ceux dont la motivation première est l'intérêt général : « développement durable », préservation du patrimoine, aménagement équilibré du territoire. On peut également comprendre dans cette catégorie les activités qui n'ont pas d'effet négatif sur l'environnement notamment la randonnée pédestre.

La deuxième comprend les organisations qui ont pour but essentiel ou exclusif de défendre ou de promouvoir une activité particulière, notamment les représentants des chasseurs et de la randonnée motorisée.

La motivation de plusieurs des initiateurs du projet véloroutes et voies vertes, un très petit nombre au départ, n'était pas de représenter une catégorie d'usagers mais de promouvoir un projet d'intérêt général

- en créant les conditions d'un développement significatif d'activités respectueuses de l'environnement, peu polluantes et économes en énergie, alternatives aux déplacements automobiles.

- en participant à l'aménagement équilibré du territoire par le développement le tourisme dans des régions relativement délaissées, contribuant ainsi à diminuer les concentrations dans des espaces restreints notamment certaines zones littorales.

Grande ambition...

C'est pourquoi il me paraît souhaitable que l'AF3V ne se limite pas à défendre, avec des œillères, certaines catégories (cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite) mais participe aux débats et polémiques concernant un territoire en partage.

Voies vertes et chemins

Notre réflexion s'est amorcée à une autre échelle et pour un réseau essentiellement distinct de celui de randonnée pédestre.

Ce réseau de véloroutes devrait se dérouler en majorité sur routes secondaires, voies vertes sur chemins de halage et voies ferrées désaffectées.

De plus, le réseau envisagé à l'origine était limité à un petit nombre de grands axes.

Nous avons donc été tentés de négliger le potentiel de chemins ruraux.

Or, il paraît de plus en plus évident que le réseau qui s'esquisse en fonction des projets des différentes collectivités est assez différent, plus développé et donc en moyenne nettement plus dense que celui du schéma originel.

Des voies vertes aménagées sur des chemins ruraux seront nécessaires pour établir des liaisons en l'absence d'anciennes voies ferrées, de chemins de halage ou de routes secondaires. Par ailleurs, il serait regrettable de contourner certains passages d'une qualité paysagère exceptionnelle.

Localement des projets comportent une part importante de chemins (par exemple le réseau prévu dans les Yvelines autour de Montfort l'Amaury et Houdan)

Certains de ces chemins correspondent à des parcours de randonnée pédestre.

De plus, les parcours de randonnées pédestres empruntent chemins de halage et anciennes voies ferrées supports de voies vertes existantes ou potentielles, généralement sur des distances plus limitées que pour les parcours de véloroutes.

Nous sommes donc amenés à étendre notre réflexion aux chemins et à entretenir des relations avec la FFRP.

Par ailleurs, nous avons des intérêts communs avec les associations de randonnée pédestres

I Aspects juridiques

a) Inventaire communal

La loi du 7 janvier 1959 fait obligation aux communes d'inventorier les voies communales et les chemins ruraux. Bien que la plupart des chemins ruraux soient non revêtus et la majorité des voies communales entretenues pour la circulation, cette distinction est de nature juridique et non liée à la nature du revêtement.

Les chemins ruraux sont affectés à l'usage du public et font partie du domaine privé de la commune et sont donc aliénables. Tout chemin affecté au public est présumé jusqu'à preuve du contraire appartenir à la commune

Les chemins ruraux ne comprennent pas les chemins d'exploitation destinés à assurer la circulation entre parcelles et qui sont réputés appartenir aux propriétaires riverains, ni les chemins privés dont certains sont grevés de servitudes de passage.

Les voies communales sont des voies affectées à la circulation générale ayant fait l'objet d'un classement dans le domaine public par une délibération du conseil municipal. Les voies communales sont inaliénables.

La longueur des chemins ruraux serait d'environ 750 000 km soit le même ordre de grandeur que l'ensemble des routes communales et départementales.

Certains tronçons d'anciennes voies ferrées sont devenus des chemins ruraux.

En réalité, cet inventaire n'est pas régulièrement tenu à jour dans la plupart des communes rurales.

En application de la loi du 2 mars 1983 des plans départementaux d'itinéraires de randonnée (PDIR) ont été élaborés dans la quasi-totalité des départements ce qui a été l'occasion de faire le point.

Actuellement, les inventaires communaux sont fréquemment établis par des géomètres-experts et prennent en considération les potentialités de voies vertes et leur intégration possible dans des réseaux de véloroutes plus étendus.

Alors que dans les années que de 1983 jusqu'à la fin du siècle dernier les propositions de réseaux dans le cadre des PDIR se limitaient pour l'essentiel aux parcours pédestres (du fait de la carence des cyclos), la réflexion actuelle s'oriente vers des réseaux intercommunaux pour chaque groupe d'utilisateurs (pédestres, cyclistes, équestres, motorisés) notamment dans le cadre des schémas de cohérence territoriale (SCOT).

Au fur et à mesure de l'avancement du réseau, les associations de l'AF3V prendront conscience que l'échelle de notre action n'est plus seulement la région ou le département mais également la commune et la communauté de communes.

Bien que le recensement des chemins ruraux soit plus difficile à établir que celui des anciennes voies ferrées et des voies navigables, nous sommes amenés à les identifier, à les intégrer dans nos projets et à les partager avec ceux des associations de randonnée pédestre.

Les études faites au XIX^{ème} siècle par des érudits locaux sur les tracés de voies romaines et parcours médiévaux sont difficilement accessibles contrairement aux ouvrages sur les anciennes voies ferrées qui peuvent être consultés.

Cependant deux synthèses plus récentes sur les voies romaines disponibles dans les grandes bibliothèques (bibliographie ci-dessous) sont utiles pour préparer ce recensement.

Notons que les voies romaines, dénommées dans certaines régions Chaussées Brunehaut ne représentent qu'une faible part des chemins ruraux (vraisemblablement moins de 20 000 km sur 750 000 km).

De plus, une certaine prudence s'impose pour les projets d'aménagement de voies vertes sur ces chemins dont une bonne partie est fragile et mérite d'être préservé en l'état.

Contrairement aux parcours de randonnée pédestre, il paraît peu probable que les parcours de véloroutes-voies vertes utilisent des chemins privés par convention entre le propriétaire et une association de l'AF3V. Cette formule présente l'inconvénient d'être révocable. Or il est plus facile de déplacer un itinéraire pédestre, qu'une véloroute. Mais pouvons-nous l'exclure dans un avenir lointain ?

Contrairement aux traversées urbaines où nous pouvons nous reposer sur l'action des associations de cyclistes urbains, en milieu rural nous sommes contraints d'aller voir sur le terrain pour définir et défendre nos propositions.

b) Chemins et loisirs motorisés

Le développement de la pratique des engins motorisés dans les espaces naturels et de la circulation hors piste fait l'objet d'une polémique.

Les tensions entre défenseurs de l'environnement et adeptes des loisirs motorisés tout-terrain ont conduit la Ministre de l'Ecologie à rappeler les principes en la matière.

La loi du 3 janvier 1991 codifiée dans le code de l'environnement fixe le principe général « la circulation des véhicules terrestres à moteur en dehors des voies ouvertes à la circulation publique est prohibée »

La circulaire Nelly Ollin du 6 décembre 2005 relative à la circulation des quads et véhicules à moteur dans les espaces naturels met en avant, dans son préambule, les aspects dangereux et les nuisances pour l'environnement de la présence des véhicules à moteur dans les espaces naturels et se limite ensuite à rappeler les règles générales existantes.

- présomption d'ouverture à la circulation des chemins revêtus ou présentant un aspect carrossable à des véhicules de tourisme non spécialisés.

- le maire peut réglementer ou interdire le passage de certains types d'engins à la condition de motiver cette restriction par un motif d'intérêt général. L'interdiction doit être matérialisée.

- une jurisprudence constante admet que les simples sentiers non accessibles ou très difficilement circulables pour des véhicules non adaptés sont présumés fermés à la circulation même en l'absence de signalisation ou de dispositifs de fermeture.

La coordination pour une adaptation des loisirs motorisés à l'environnement (la CALME) a recueilli 100 000 signatures de soutien à la Ministre dont celles de la FFRP, de la FFCT, de CyclotransEurope mais non celle de l'AF3V.

La fédération française de motocyclisme, celle de 4 X 4 et d'autres associations ont contesté la validité de cette circulaire devant le Conseil d'Etat.

Ces associations ont également diffusé une pétition qui aurait recueilli plus d'un million de signatures et ont organisé des manifestations de protestation.

La validité de cette circulaire a été confirmée par décision du Conseil d'Etat du 10 janvier 2007, sauf sur un point mineur concernant la définition du quad.

Le Conseil d'Etat rappelle cependant qu'une circulaire se limite à rappeler les règles existantes et ne crée aucune disposition impérative ce qui a conduit les représentants des usagers motorisés et ceux des protecteurs de la nature à se déclarer satisfaits de la décision du Conseil d'Etat.

La qualification de la nature d'un chemin carrossable ou non restant une question de fait, des arrêtés municipaux éviteraient les litiges.

Si l'on considère que les voies vertes sont par définition interdites aux véhicules à moteur et que le problème ne se pose pas sur les véloroutes ouvertes à la circulation, on serait tenté de penser que cette polémique ne nous concerne pas.

On peut estimer au contraire que ce serait une erreur pour l'AF3V de rester étrangère au débat

Pour des raisons pratiques.

Notre action ne peut se limiter au recensement des aménagements existants mais devrait s'étendre à des propositions de parcours.

Or, certains chemins ayant vocation à être des voies vertes sont de plus en plus utilisés par des véhicules à moteur créant des situations de fait, réduisant ainsi notre potentiel de parcours.

Les adeptes des sports à moteur sont de plus en plus amenés à demander des réseaux d'itinéraires qui seront rarement compatibles avec notre projet.

Indépendamment de nos sentiments pour les uns et les autres, nous devrions donc être, en tout état de cause, amenés à intervenir sur les mêmes territoires avec les randonneurs pédestres, équestres et adeptes des loisirs motorisés pour établir ces réseaux.

Il y aura des points de rencontre, des tronçons communs mais nous devrions, de notre côté, être conscient de la nécessité de respecter les milieux fragiles et la tranquillité des piétons.

Les randonneurs pédestres ont pour eux l'antériorité du réseau, les motorisés s'appuieront sur le nombre, leur visibilité et leur détermination dans le lobbying.

L'AF3V trouvera-t-il sa place ?

Pour des raisons de fond

Au départ, c'est l'intérêt général qui a motivé le projet de véloroutes et voies vertes et non la défense d'une catégorie particulière.

Or, on peut estimer que la position des associations de protection de l'environnement plus proches de l'intérêt général que celle des adeptes du quad et de la moto « verte ».

II Historique des anciennes voies de communications terrestres : voies romaines, médiévales, routes anciennes.

Le territoire français est parcouru par un réseau de très anciens chemins dont il reste des traces dans le paysage.

a) Voies romaines

La Gaule semble avoir été parcourue avant la conquête romaine par plusieurs grands itinéraires comprenant des ponts de bois sur les grands fleuves.

Des voies romaines plus rectilignes ont succédé à ces chemins en reprenant partiellement leur tracé avec des rectifications.

Les voies romaines privilégiaient les plateaux aux vallées, en restant si possible sur les crêtes avec de longues sections droites d'où quelques passages en très forte pente jusqu'à 15 % à la traversée des vallées.

Nul ne semble s'être aventuré à évaluer précisément la longueur du réseau romain et de ce qu'il est devenu.

Ce réseau paraît supérieur à 40 000 km sur le territoire de la France actuelle avec un maillage assez régulier, pour donner un ordre de grandeur, plus développé que celui de l'actuel réseau ferroviaire ou celui des routes nationales avant le récent transfert aux départements.

Une part importante de cet ensemble, vraisemblablement plus de la moitié, a disparu mais certaines voies romaines ont laissé des traces visibles sur des distances importantes.

Des axes routiers, certains importants, suivent leur tracé sur de longs parcours surtout dans les régions du nord de la France.

D'autres voies romaines sont devenues des chemins ruraux non revêtus.

On peut ainsi suivre sur plusieurs dizaines de km le tracé de nombreuses anciennes routes romaines, constitué, dans la plupart des cas, d'une succession de chemins non revêtus, de petites routes locales, de sentiers.

Les meilleures continuités se rencontrent dans les plaines et plateaux de grandes cultures du Nord (sous la dénomination de Chaussées Brunehaut), de l'Est et du Centre de la France (Beauce, Champagne sèche, Berry).

La Via Domitia qui était le principal axe de l'Espagne à l'Italie par le Languedoc, le Lubéron, les Alpes du Sud est la plus connue.

Bien que les continuités utilisables soient limitées, le tracé de la Via Domitia jalonné de sites archéologiques et desservant plusieurs grandes villes pourrait être la base d'un parcours touristique.

Dans les zones fortement urbanisées, les régions bocagères de l'Ouest et les montagnes les vestiges sont plus épars.

Des recherches érudites et archéologiques surtout développées au XIX^{ème} siècle ont permis de retrouver des tracés disparus.

Les actuelles limites communales correspondent parfois à d'anciennes voies romaines.

Certains parcours n'ont pu être reconstitués.

b) Chemins médiévaux

Les vestiges des chemins médiévaux sont plus difficiles à identifier.

De nombreuses voies romaines ont continué à être utilisées et sont ensuite devenues en routes ou restées sous forme de chemins ruraux.

Parmi les nouveaux chemins ouverts au Moyen Age certains ont été repris par les grandes routes royales des XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècle avec rectifications de tracé par échange de parcelles remises en culture.

Ailleurs, les grands axes routiers divergent sensiblement des tracés médiévaux antérieurs.

Les autres chemins médiévaux présentent peu de continuité ou sont difficilement reconnaissables.

Les recherches autour de Provins au cœur des routes des foires de Champagne ont été décevantes.

c) Chaussées royales

Les routes réalisées à l'époque moderne sont, pour l'essentiel, des axes importants toujours en service.

Les rectifications ultérieures, la plupart destinées à adoucir des pentes sont limitées à des tronçons de quelques kilomètres qui sont devenus des routes secondaires ou revenus à l'état de chemins non revêtus. Le potentiel pour des voies vertes est très limité.

Le réseau départemental et vicinal réalisé pour l'essentiel à partir du XIX^{ème} siècle est toujours en service sauf rares exceptions (qui peuvent être intéressantes).

d) Aménagements routiers récents

Les aménagements de type autoroutier ou voies express réalisés sur les grands axes ne sont plus accessibles aux cyclistes.

Depuis quelques années des itinéraires cyclistes de remplacement doivent en principe être proposés mais ces itinéraires, souvent réalisés par balisage des anciennes routes délestées d'une partie de leur trafic et sur les liaisons créées pour la desserte local sont souvent insatisfaisants.

Ainsi le réseau cycliste réalisé à la suite du plan routier breton, en grande partie sur les axes déclassés, comprend des parties au trafic qui, bien que diminué, reste important.

Or, ces anciennes routes nationales comportent peu d'aménagements cyclables.

Ce réseau cyclable breton convient pour l'essentiel aux cyclosporifs mais ne peut être considéré comme un ensemble de parcours sûrs et agréables.

Ailleurs, la continuité des parcours est souvent mal assurée.

Ainsi, le balisage se limite souvent aux routes parallèles à la voie express nouvellement réalisée et s'interrompt à la périphérie des agglomérations. L'itinéraire est donc réservé aux initiés. De plus le cycliste est contraint d'emprunter des routes importantes sans aménagement pour accéder aux centres villes desservis.

Cependant, une partie importante des routes déclassées ayant perdu la quasi totalité de leur trafic pourrait servir de base à des parcours à longue distance sous réserve d'adaptations : aménagements des points difficiles et entrées d'agglomérations, détours sur autres routes pour les tronçons où la circulation reste importante et bien entendu balisage continu correct.

Or, sauf dans quelques départements, ces études d'itinéraires semblent avoir été négligées.

III Préservation patrimoniale

Il existe encore plusieurs milliers de km de ces anciennes voies de communication subsistant sous forme de chemins ruraux ou voies forestières.

Mais outre les anciens tracés repris par des routes modernes, les remembrements font également disparaître peu à peu nombre de ces chemins.

Des associations de sauvegarde du patrimoine et la FFRP mènent depuis plusieurs années une action pour la sauvegarde des ces chemins. Plus récemment, les représentants des loisirs motorisés regroupés dans la CODEVER ont inclus cette préservation parmi leurs objectifs .

Cependant, on peut craindre que le développement du quad, moto « verte » et autres engins tout terrain sur les chemins et sentiers accélère leur dégradation

Ainsi que pour les anciennes voies ferrées et les voies navigables déclassées, le projet de réseau de véloroutes et de voies vertes peut contribuer à la sauvegarde d'anciennes voies romaines ou chemins médiévaux.

Les tracés utilisables, s'ils représentent des parcours plus limités que les berges des voies navigables, sont un potentiel qui ne doit pas être négligé.

Cependant, il conviendra d'être prudent dans l'aménagement de voies souvent fragiles et d'un patrimoine méritant d'être préservé en l'état (par exemple tronçons dallés de la Via Domitia en Languedoc)

Propositions pour l'AF3V

1) Participer au recensement de ces chemins : il ne s'agit pas de proposer forcément des aménagements mais de les intégrer dans notre base de données au même titre que les anciennes voies ferrées, les berges de voies d'eau et le réseau de routes secondaires.

2) S'associer aux actions de préservation de ce patrimoine

3) Proposer les réseaux de véloroutes et aménagements de voies vertes en concertation avec d'autres usagers, notamment avec les associations de randonnée pédestre.

IV Randonneurs pédestres et voies vertes

a) La Fédération Française de Randonnée Pédestre FFRP

La FFRP est une grande fédération qui se développe depuis 1947 et dispose de moyens matériels importants : un siège associatif important à Paris, plusieurs dizaines de salariés, un budget annuel supérieur à 1 000 000 €.

Cette puissance repose sur un réseau de 2750 associations, 165 000 adhérents dont 10 000 bénévoles baliseurs participant à la création, au balisage et à l'entretien des sentiers.

La FFRP bénéficie de l'aide de Gaz de France et de subventions. Ces aides sont justifiées par l'existence de ce réseau.

La part de bénévolat prépondérante au cours des premières décennies de la FFRP semble relativement déclinante dans l'activité de la fédération.

b) Les plans de départementaux d'itinéraires de randonnée (PDIR)

En application de la loi du 2 mars 1983 des PDIR ont été élaborés dans la quasi-totalité des départements Signalons que cette loi prévoit une partie cyclo peu utilisée, les cyclistes ayant brillé par leur absence.

Ayant eu communication des dossiers d'élaboration du PDIR dans la Somme, lors de l'excellent contact que nous avons eu au Conseil Général et la DDE en 1996 pour une première proposition de réseau de véloroutes, j'ai été impressionné par la quantité de travail.

J'ai également consulté à la bibliothèque de l'Institut de géographie de Paris IV les études concernant plusieurs autres départements.

Ce travail représente de multiples réunions dans chaque canton avec contacts dans toutes les communes du département, étude des plans communaux d'où un ensemble de cartes à grande échelle et une connaissance très détaillée des chemins.

Ce travail de fourmi a été fait dans la plupart des départements.

En comparaison, le projet de VVV plus ambitieux en investissement (le coût d'un km de sentier est beaucoup plus bas d'autant plus que les baliseurs bénévoles y participent matériellement), repose sur une base associative extrêmement légère. Ceux qui s'efforcent de la développer ont d'autant plus de mérite.

c) Les réseaux

D'après le schéma national de 1998, le réseau de véloroutes serait de 8 000 km.

S'agissant d'aménagements qui dépendent en réalité des décisions décentralisées des collectivités territoriales, nous nous orientons plus vraisemblablement vers un réseau de l'ordre de 20 à 30 000 km comprenant entre 1/3 et la moitié de voies vertes (nous en sommes encore loin mais ce devrait être l'objectif).

L'importance, la cohérence et la continuité de ce réseau dépendra pour partie de notre connaissance du territoire et de notre capacité d'intervention associative.

Or, diverses évaluations situent les parcours pédestres balisés autour de 200 000 km comprenant une majorité de circuits de petite randonnée PR et 30 000 km de GR.

L'ordre de grandeur du réseau de VVV à terme serait donc de l'ordre du dixième des parcours pédestres.

Les parcours sur sentiers balisés comprennent une alternance de petits tronçons de chemins, de routes, de halage, anciennes voies ferrées etc. pour éviter la monotonie.

Donc pas de long parcours uniformes sur chemins de halage ou voies ferrées.

Ils se déroulent en majorité sur chemins ruraux, en partie sur voies communales et routes départementales, sur chemins d'exploitation copropriété des riverains ou même sur chemins privés par convention entre le propriétaire et une association de randonnée.

Pour fixer des ordres de grandeur, on dénombre environ 750 000 km de chemins ruraux et plus de 700 000 km de routes secondaires (voies communales et routes départementales)

L'échelle, la perception et les besoins des cyclistes ne sont pas les mêmes : la monotonie n'est sensible qu'à partir de longue distance et pas par tous sur les chemins de halage.

Le piéton peut parcourir des surfaces très diverses, des passages goudronnés aux chemins pierreux escarpés.

Depuis quelques années la FFRP privilégie les PR plus que les GR, constatant que les courtes balades se développent plus que les randonnées au long cours de plusieurs jours ou semaines.

Le randonneur est sensible à la qualité de l'environnement (et donc apprécierait peu les longs parcours bitumés surtout sur certains sites).

Avec plusieurs pionniers du projet, il nous avait semblé inconcevable au départ de notre réflexion que des voies vertes puissent être proposées sur les sentiers balisés sur de longs parcours et, même pour des tronçons limités, de proposer des aménagements sans concertation préalable avec la FFRP.

Bien entendu, sur de courtes distances il peut y avoir des points de rencontres. Comme les itinéraires pédestres prennent aussi des routes, la création d'un revêtement sur quelques centaines de m. ne devrait pas rencontrer de difficulté.

Mais il s'agit de réseaux essentiellement distincts

Les voies vertes revêtues sur de longues distances ne conviennent pas aux randonneurs pédestres et il y a peu d'intérêt pour les véloroutes de suivre des parcours pédestres sinueux, souvent accidentés et non aménageables.

De plus, nous disposons en France, d'un ensemble de petites routes étroites convenant aux cyclistes sans qu'il soit nécessaire d'utiliser les sentiers à proximité.

En ce qui concerne l'aménagement de voies romaines, si nous restons prudent sur les propositions de revêtement, nous ne nous devrions pas rencontrer d'opposition de la FFRP.

En effet, les voies romaines sont en général utilisées par les parcours pédestres balisés pour des tronçons limités pour éviter les lignes droites trop monotones.

d) Les contacts entre l'AF3V et la FFRP (ce que j'en sais)

Sur le premier dépliant de présentation de l'association établi début 1999, l'AF3V avait inclus la FFRP dans la liste de ses partenaires.

Ce choix d'associer la FFRP est très positif mais l'AF3V avait négligé de prendre contact avec cette fédération.

La direction de la FFRP ayant, par hasard, eu connaissance de ce document en a été surprise et a désigné un chargé de mission.

Mon téléphone figurant dans le dépliant de l'AF3V, j'ai été contacté par ce chargé de mission que j'ai rencontré le jour même au siège de la FFRP (sauf erreur au printemps 2001).

Nous avons eu une longue conversation et échangé divers documents et informations.

J'ai lui ai proposé de participer le lendemain à une réunion de CyclotransEurope à la Mairie de Guise concernant la requalification de l'axe vert de la Thiérache actuellement voie équestre, pédestre, VTT que nous souhaitons être praticable par les randonneurs cyclistes.

Après cette journée nous nous sommes encore vus une 3^{ème} fois dans la même semaine au siège de la FFRP pour terminer nos échanges de documents. Je n'ai perçu aucune divergence entre nous mais nous n'avons rencontré aucun responsable important de la FFRP.

Il s'agissait bien entendu d'échanges informels d'opinions personnelles n'ayant aucun mandat des deux fédérations.

Une réunion a eu lieu la semaine suivante au siège de l'AF3V au Havre entre les responsables de plus haut niveau des 2 fédérations.

Je n'ai eu aucune information sur cette rencontre, ni aucun contact ultérieur avec la FRPP.

J'ai assisté le 25 novembre 2003 parmi plusieurs centaines de spectateurs au colloque de la FFRP au Sénat qui comportait les interventions de plusieurs responsables politiques dont une introduction assez développée de Jean Arthuis, Vice-Président du Sénat et Président du Conseil général de la Mayenne.

J'avais indiqué l'AF3V sur le bulletin d'inscription.

En 3 heures de tour d'horizon, j'ai entendu mentionné une seule fois en bref le projet VVV.

La cohabitation cyclistes et piétons a été évoquée avec beaucoup d'ouverture d'esprit.

C'est pourquoi j'ai été par la suite assez surpris d'apprendre l'opposition de la FFRP au parcours prévu pour le projet la Loire à vélo.

Il convient d'observer que la Loire à vélo est une initiative des régions datant de plus de 10 ans pilotée par les collectivités publiques et non, à l'origine, une proposition associative.

A la suite de ses observations sur la Loire, la FFRP a indiqué un taux 30 % comme maximum admissible de parcours revêtu.

Mieux qu'un pourcentage uniforme, une concertation locale sur le terrain permettrait de dégager des accords adaptés à chaque situation.

D'une manière générale, il existe une dissymétrie entre des parcours de randonnée pédestre normalement établis par la FFRP et des projets pour lesquels le pouvoir de décision appartient aux collectivités ce qui est inévitable compte nature de la nature des parcours et de la relative importance des aménagements.

Cependant, on peut regretter que trop souvent l'AF3V ne soit pas en mesure de proposer avec précision des parcours sans attendre l'intervention des bureaux d'étude et des collectivités.

Pour éviter les malentendus, il serait donc souhaitable que l'AF3V acquière cette capacité d'initiative de présentation de propositions précises sur l'ensemble du territoire à tous les niveaux de collectivités, ce qui permettrait une concertation à égalité avec les autres associations notamment avec les représentants de la FFRP.

e) Propositions pour les relations entre l'AF3V et la FFRP.

1) Etablir les projets en pleine concertation avec la FFRP en acceptant de part et d'autre des compromis.

Il est inconcevable d'envisager des voies vertes sur des sentiers balisés sans consultation préalable de la FFRP

Le dialogue sera d'autant plus facile qu'il sera à niveau égal de connaissance du terrain et se déroulera entre associatifs et non entre la FFRP et un bureau d'études ou des acteurs institutionnels.

Actuellement, nous sommes très peu nombreux. Notre connaissance ou notre capacité d'intervention est limitée à une partie du territoire.

Nous sommes donc encore loin d'être à niveau mais la situation pourrait évoluer.

La FFRP devrait être partenaire du projet au même titre que les rollers et les autres usagers.

Parmi toutes les catégories d'usagers non motorisés piétons et rollers sont les 2 pôles opposés, le cycliste randonneur VTC étant le fil conducteur. car il est celui qui pourra parcourir l'ensemble du réseau alors que le roller sera limité aux sections revêtues, les randonneurs pédestres rebutés par les longs parcours uniformes

Dans de nombreux cas, il sera difficile de faire cohabiter harmonieusement rollers, paralysés, cycloportifs, cyclistes paisibles, joggers, randonneurs, promeneurs, cavaliers.

Certaines voies vertes sont plus pédestres-équestres bien que praticables VTC je pense par exemple à la Mayenne, d'autres plus adaptées aux rollers et cyclistes rapides.

Cela dit, je pense qu'on pourrait étendre considérablement les voies goudronnées là où il n'y a pas d'inconvénient pour l'environnement par exemple sur les voies vertes de Normandie sur anciennes voies ferrées où le revêtement sablé actuel est assez fatigant.

2) Nous associer au soutien à la circulaire Ollin et à l'action pour préserver les espaces fragiles de l'envahissement abusif des engins à moteurs.

3) Nous associer à la campagne de préservation des chemins menée par la FFRP depuis quelques années.

4) Montrer qu'une action de préservation des anciennes voies ferrées et des voies navigables délaissées va dans le même sens. C'est aussi un patrimoine à valoriser et ce sont de nouveaux parcours qui pourront être utilisés par les randonneurs pédestres.

Avec la FFRP, entre personnes sensées, il ne devrait pas y avoir de conflit insurmontable.

ANNEXES

Ces vieux chemins qu'on efface ...

Constitutifs de nos paysages, auxquels ils impriment une large part de leur identité, de nombreux chemins ruraux sont aliénés avant de s'effacer peu à peu...

La SPPEF a décidé de réfléchir aux problèmes juridiques soulevés par cette importante question.

C'est une surprise amère, mais tristement ordinaire : le raccourci qui filait entre des buissons d'églantiers et de pruniers sauvages, avec ici et là un noyer qu'on avait toujours vu, le vieux chemin abrupt et commode, plein de fleurs et de cris d'oiseaux, rien ne reste que le souvenir. La commune, estimant qu'il était déserté, a aliéné ce chemin de terre où, certes, on ne voyait plus grand monde, et qui ne se prêtait pas au passage des voitures. Le promeneur, revenu avec le printemps, se heurte à une clôture récente derrière laquelle son regard ne distingue plus rien, sinon un vague sillon, de légères dénivellations, l'ombre flottante du vieux tracé de la voie qui résiste par des creux et des plis où l'épine noire veille pour renaître de ses racines rebelles.

C'était un très vieux chemin, mais modeste et sinueux. Une telle mésaventure, pourtant, n'épargne pas des voies de plus haute renommée, ces longs rubans de chemins ruraux que les cartes, en reproduisant leur parcours inflexible, chargent de la mention "ancienne voie romaine". Même les chemins perrés, les hauts chemins, les chemins de César peuvent être, pour inutilité, aliénés et rompus. Un antique tracé imprimé depuis deux mille ans est, sans enquête publique, coupé et recouvert. Il n'y a plus qu'à tourner bride devant une pièce de blé ou de colza, au-delà de laquelle on reconnaît, à quelques centaines de mètres, les arbustes et les arbrisseaux entrecoupés de segments clairs : la vieille voie lésée qui reprend...

A la question d'un parlementaire, M. Pierre Goldberg, sur "la situation d'un patrimoine naturel historique en voie de disparition constitué par les chemins ruraux anciens" M. le ministre de la l'Agriculture et de la Pêche a fait la réponse suivante :

"En application de l'article L 161-10 du Code rural, "lorsqu'un chemin cesse d'être affecté à l'usage du public, la vente peut être décidée après enquête par le conseil municipal, à moins que les intéressés groupés en association syndicale conformément à l'article L 161-11 n'aient demandé à se charger de l'entretien dans les deux mois qui suivent l'ouverture de l'enquête".

Les dispositions du deuxième alinéa de l'article L 161-11 précité, précisant que cette association syndicale est une association syndicale autorisée dans les conditions prévues par l'article 1er (10^e) et le titre III de la loi du 21 juin 1865, seuls propriétaires riverains peuvent en faire partie. L'article 52 de la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire prévoit qu'un chemin rural appartenant à plusieurs communes peut être aliéné après enquête unique par plusieurs délibérations concordantes des conseils municipaux. Compte tenu de l'utilisation des chemins ruraux par les agriculteurs, cette mutation peut être une source de difficultés. Le décret d'application qui doit préciser les conditions de déroulement de l'enquête donne actuellement lieu à une enquête approfondie."

Tout ce vieux réseau qu'on déchire, ce sont des traits précieux du visage de la France que l'on fait disparaître. C'est de l'Histoire, de la nature que l'on supprime, ce sont aussi de longues promenades par monts et par vaux que l'on gêne. Si tous les intérêts peuvent être placé dans la balance, il ne faut pas compter pour rien le point de vue du chercheur, de l'historien, de l'ami des paysages.

Aussi, la SPPEF, considérant que la sauvegarde des chemins ruraux est une urgence et une mission pleinement conforme à l'objet de l'association, a t'elle décidé de créer un groupe de travail "chemins ruraux" attentif à l'évolution du droit en cette matière.

Suggestions et informations seront accueillies avec reconnaissance.

Sites et monuments

Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France
39, avenue de la Motte Piquet 75007 PARIS SPPEF@cybercable.fr

Bibliographie

CHEVALLIER Raymond *Les voies romaines* Editions Picard 1997 ISBN 2-7084-0526-8.

THIOLLIER-ALEXANDROWICZ Gabriel *Itinéraires romains en France* Archéologia Hors-série N° 8 H Editions Faton. 1996

Michel Delmotte
Trésorier de CyclotransEurope
Président de Provélo

13 avril 2007