

LES VOIES VERTES outils de développement durable



Conférence-débat : vendredi 6 mai 2011 de 9 h 30 à 13 h

au Conseil économique, social et environnemental

9 place d'Iéna - 75016 PARIS

« Les voies vertes sont des voies de communication autonomes réservées aux déplacements non-motorisés, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée pour les usagers de toute capacité. À cet égard, l'utilisation des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées constitue un support privilégié de développement des voies vertes. » Déclaration de Lille « Pour un Réseau Vert Européen », 12 septembre 2000, confirmée par la Déclaration de Madrid du 11 juin 2011 - Association européenne des voies vertes.

9h30 : accueil

10h : ouverture : Jean-Marie GEVEAUX, Président de AIREs

10h10 : introduction : Hubert PEIGNÉ, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

10h25 : présentation de la problématique des voies vertes en France

Jean-Louis PONS, responsable de la Mission nationale des véloroutes et voies vertes au ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Gabrielle POLLET, AIREs, chargée d'une étude sur la modification de la réglementation applicable aux voies vertes

10h40 : Table ronde : « *Voies vertes récentes et démarche de développement durable : témoignages* »

Jean-Pierre GÉRONDEAU, président du Parc naturel régional du Perche - président du Syndicat mixte maître d'ouvrage de la voie verte Alençon-Condé sur Huisne (Orne)

Guy de BOUTER, chef du pôle sécurité exploitation et maintenance (direction des infrastructures, des transports et du logement) au Conseil général du Lot-et-Garonne

Patrick URBANO, directeur de l'environnement au Conseil général du Tarn

11h30 : débat avec la salle

11h45 : Table ronde : « *Le rôle des établissements publics gestionnaires fonciers dans la réalisation des voies vertes* »

Véronique VERGES : Voies navigables de France, responsable de la division du tourisme et des services aux usagers

Jacques LIAGRE : Office national des forêts, chef du département juridique

Sylvain SEGURET : Réseau Ferré de France, unité performance et développement durable

12h30 : débat avec la salle

12h45 : conclusion

Françoise MAUREL, chef du service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable au ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Conférence Débat : « Voies Vertes, outils de développement durable »

6 mai 2011

Conseil Économique, Social et Environnemental
PARIS

Ouverture :

Jean-Marie GEVEAUX, Président de AIRES

L'association AIRES a pour vocation de susciter des échanges et des réflexions sur des sujets d'intérêt général relatifs aux équipements sportifs. Elle a pour objectifs d'améliorer la qualité d'usage de ces équipements, de contribuer au développement durable des territoires. Elle a pour membres des collectivités, des professionnels de l'équipement sportif, des usagers, etc.

Ses principaux axes d'action sont les suivants :

- ➔ Mettre en place une communication sur la Haute Qualité Environnementale (HQE) des équipements sportifs
- ➔ Mettre au point un référentiel piscine
- ➔ Mettre en place un référentiel exploitation

Elle est soutenue par les pouvoirs publics par le biais de conventions (ministère des sports et ministère de l'écologie). Les voies vertes étant des espaces dédiés aux piétons, vélos et autres modes actifs, l'association AIRES s'intéresse aux difficultés que connaît leur réalisation et leur mise en œuvre.

Introduction :

Hubert PEIGNÉ, Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

L'idée qui gouverne tous les acteurs est de faire en sorte que les acceptations des voies vertes soient utiles.

Certaines problématiques des voies vertes passent par la résolution de difficultés liées au terrain en tant que tel. D'ailleurs, certaines collectivités n'ont pas attendu la réglementation portant sur les voies vertes pour les mettre en œuvre.

La question des voies vertes est animée par de nombreuses associations telles que l'European Cyclists' Federation (ECF) qui a établi une carte des véloroutes – voies vertes sur l'ensemble de l'Europe (jusqu'à Kiev et Moscou), l'association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), l'Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) qui a mis au point la déclaration pour un réseau vert (déclaration de Lille du 12 septembre 2000), la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) ainsi que l'association des Départements et Régions Cyclables (DRC). Mais d'autres acteurs existent aussi dans d'autres pays.

Du point de vue des pouvoirs publics, l'objectif est d'être au service des acteurs, et des actions ont été proposées telle que la réalisation d'un Schéma National des Véloroutes - Voies Vertes (SN3V) .

Plusieurs étapes ont jalonné l'histoire des véloroutes-voies vertes françaises. Tout d'abord en 1998, le Schéma National des véloroutes voies vertes est adopté le 15 décembre en CIADT (comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire). S'ensuit une inscription aux contrats « État Région » 2000-2006 (avec les régions volontaires, c'est à dire une majorité d'entre elles) prévoyant des financements de l'État assez importants.

Puis une circulaire sur les schémas régionaux a été adoptée et des comités régionaux ont été créés. Un cahier des charges pour la réalisation des voies vertes a été adopté et la Mission Nationale des véloroutes-voies vertes (MN3V) a vu le jour.

Le Schéma National a récemment fait l'objet d'une révision en partenariat avec les associations et divers partenaires de l'Etat. Certains documents tel que l'étude « l'économie du vélo » ont permis de faire état des retombées microéconomiques des véloroutes-voies vertes.

Néanmoins, il existe différentes acceptions de la notion de voie verte au niveau européen et une réelle difficulté liée à la mise en place d'une définition unique.

Des milliers de personnes en France utilisent les voies vertes même s'il y existe moins d'équipements et de services d'accueil que dans d'autres pays d'Europe. Il est donc nécessaire de créer des outils utiles.

Présentation de la problématique des voies vertes en France:

- ◆ **Jean-Louis PONS, responsable de la Mission nationale des véloroutes et voies vertes au Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL)**

Le concept de « voie verte » a été créé au 19e siècle par des urbanistes et paysagistes qui le définissaient ainsi : « *nécessité d'offrir aux citadins des espaces de respiration et de déplacements. Créer un lien entre la ville et la campagne, laisser l'atmosphère et les bienfaits de la campagne environnante pénétrer dans la ville* ».

Dès cette époque, les voies vertes ont suscité un vif intérêt.

La déclaration de Lille du 12 septembre 2000, confirmée par la déclaration de Madrid du 11 juin 2010 proposée par l'AEVV, a donné une première définition des voies vertes. L'organisation et la réglementation des voies vertes est venue ensuite. Le SN3V a été approuvé en 1998 par le CIADT puis mis à jour en 2010 (voir carte SN3V). Il est principalement composé d'eurovéloroutes, et de véloroutes du schéma national.

Une organisation s'est mise en place avec au centre du dispositif le coordonnateur interministériel Hubert Peigné et la Mission Nationale des véloroutes – voies vertes qui comprend des services du Ministère de l'Écologie ainsi que ceux du Ministère des sports et de la santé, du Ministère des finances (sous direction du tourisme), du Ministère de l'agriculture et de la pêche, de l'espace rural et de l'aménagement du territoire, de la Datar, des établissements publics de l'État, ainsi que du réseau scientifique et technique.

Au niveau régional, cette organisation se décline dans le cadre des comités régionaux de développement du vélo qui ont été créés par la circulaire du 31 mai 2001. Ils sont très importants et fonctionnent grâce à un système de copilotage assuré par le représentant du préfet de région et le représentant du conseil régional appuyés par leurs services respectifs. Les associations partenaires et les chambres consulaires qui représentent la dimension économique sont associées à ce système original de gouvernance.

L'établissement public Voies Navigables de France (VNF) s'est emparé du dispositif pour faciliter la création des voies vertes sur les anciennes voies ferrées désaffectées et chemins de services. Mais le décret du 16 septembre 2004 a imposé une rigidité contre-productive d'où la nécessité d'un travail de refonte du décret réalisé par Gabrielle Pollet.

- **Gabrielle POLLET, AIRES, chargée d'une étude sur la modification de la réglementation applicable aux voies vertes**

Certains éléments de droit posent des difficultés pour les acteurs souhaitant aménager des voies vertes.

Ce sont essentiellement les règles insérées dans le code de la route depuis le décret de 2004 (article R110-2) qui définit la voie verte comme « *route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers* ». L'article R412-7 prévoit que les conducteurs d'engins motorisés ne doivent pas circuler sur les voies vertes, et que tout contrevenant s'exposerait à une contravention de quatrième classe. Une autre disposition interdit le stationnement des véhicules motorisés sur les voies vertes.

Ces dispositions ont été intégrées essentiellement à la demande de l'association des départements et régions cyclables (DRC).

Cette existence juridique est aujourd'hui précieuse car elle a permis d'introduire une disposition interdisant la circulation de tout véhicule motorisé qui jusque là n'existait pas. Elle donne une reconnaissance officielle aux voies vertes et a permis de prendre un arrêté pour rendre possible la réalisation d'un panneau de signalisation routière adapté.

Mais on a rapidement constaté des difficultés car aucune exception à la règle de l'interdiction de la circulation des engins motorisés n'est prévue ce qui entraîne des inconvénients majeurs pour l'entretien des voies vertes notamment concernant les chemins de halage permettant l'exploitation des voies d'eau et souvent utilisés comme support pour les voies vertes.

Cette non prise en compte dans le décret de 2004 est paralysante et a parfois conduit à des blocages.

Dans certains cas, cette problématique peut dérouter les porteurs de projet mais dans d'autres cas des voies vertes sont tout de même créées mais juridiquement elles n'en sont pas, ce qui permet de contourner cette difficulté. On retrouve un fonctionnement similaire à ce qui se produisait avant 2004. Ce qui est regrettable car le décret reste trop souvent inutilisé.

D'où le projet de la MN3V de refondre le décret afin d'y intégrer cette exception pour les véhicules de services.

Il n'est absolument pas question de modifier la notion même de voie verte mais seulement de rendre possible quelques exceptions pour rendre le concept viable.

Ces exceptions doivent permettre l'entretien de la voie verte elle-même, la surveillance et l'exercice des pouvoirs de police, les secours et l'exploitation des chemins de halage, agricoles ou forestiers.

Il s'agit de mettre le droit en cohérence avec la réalité.

D'autres dispositions prévoient ce genre d'exceptions, notamment le code de l'environnement qui interdit la circulation des engins motorisés dans les espaces naturels mais qui, en même temps, prévoit une exception pour les véhicules qui remplissent une mission de service public ou pour l'entretien ou l'exploitation des espaces naturels.

Un consensus semble exister aujourd'hui sur les points évoqués précédemment mais certains points de discussion existent encore notamment au niveau juridique car la voie verte en tant que telle est difficile à définir juridiquement.

Quelques autres points de droit doivent aussi être éclaircis concernant l'exercice du pouvoir de police sur les voies vertes et la maîtrise foncière lors de la création de voie verte sur des supports très variés qui implique certaines conventions de superposition d'affectation avec des établissements publics ou des particuliers. Certaines fiches sont en cours d'élaboration au sein de la MN3V.

Le droit peut être un outil au service du développement durable.

QUESTIONS DU PUBLIC:

Association « Réseau Vert et mieux se déplacer à bicyclette à Paris »:

- ◆ La réglementation portant sur les véloroutes-voies vertes envisagera-t-elle des dérogations pour les automobilistes riverains afin qu'ils puissent emprunter une portion de véloroute- voie verte pour accéder à leur domaine privatif?
 - ➔ Réponse par G. Pollet : cette question fait partie des thèmes pris en compte pour la modification de la réglementation en vigueur, il faudra faire en sorte que cette dérogation soit possible dans certains cas ponctuels
- ◆ La réglementation des véloroutes-voies vertes sera-t-elle applicable aux portions de rue en milieu urbain dense afin de permettre aux riverains d'accéder à leurs parkings privés?
 - ➔ Réponse: les voies cyclables en milieu urbain dense ne peuvent pas utiliser le statut des voies vertes, car le but recherché est de ne pas en faire des endroits où beaucoup de riverains circulent. Cela remettrait en cause le principe même des voies vertes. Mieux vaut alors utiliser d'autres systèmes.
- ◆ Un décret de 1932 interdit aux cyclistes l'utilisation des chemins de halage, est-il prévu de le modifier?
 - ➔ Réponse: des conventions de superposition d'affectation ouvrent ces chemins à la circulation des cyclistes. En pratique une collectivité va signer une convention avec Voies Navigables de France pour qu'en plus de l'utilisation classique de chemin de halage, une nouvelle utilisation se superpose. Les questions d'assiette foncière posent des difficultés lors de la mise en place de véloroutes-voies vertes notamment concernant l'exercice des pouvoirs de police. Il existe une grande diversité de situations.

Ministère de l'écologie:

- ◆ Les vélos à assistance électrique sont-ils des engins motorisés?
 - ➔ Réponse: Non, il s'agit de vélos.

REMARQUES DE L'ASSISTANCE:

N. Poulouin : Président de l'Association Française des véloroutes - voies vertes (AF3V):

- ➔ Une évolution concernant le problème de la circulation des véhicules motorisés est souhaitable. Le problème est que les voies vertes sont utilisées à d'autres fonctions alors qu'elles ne répondent pas forcément à la définition même des voies vertes. Se pose le problème des fausses voies vertes et de leur détournement. La définition d'un domaine d'utilisation des voies vertes est souhaitable.

M. Delmotte Cyclotrans-Europe EV3:

- ➔ Un minimum de qualité de surface devrait être requis car certaines voies vertes sont impraticables.

I. Lesens Journaliste:

- ➔ Ne faut-il pas intégrer une notion de longueur minimale et la notion de circulation pour ne pas confondre la voie verte avec une aire piétonne?

D. Lelay Cyclotrans-Europe EV3:

- ➔ La mise en valeur des véloroutes-voies vertes est importante car il faut les voir en tant qu'outils de développement du territoire et donc intégrer cette notion dans un contexte de développement territorial.

Réponse:

● H.Peigné:

Pour le moment nous sommes dans un processus d'élaboration d'où l'importance des remarques pour la suite.

La suite est variée car il n'y a pas seulement la question de la refonte du décret à traiter. Les maîtres d'ouvrage ont une responsabilité sur l'utilisation de tel ou tel document car personne ne leur imposera telle ou telle référence. Ils sont libres de faire leurs choix. Les conseils généraux bénéficient d'une totale autonomie sur ce point.

Les outils juridiques ont une importance mais seulement ensuite, les collectivités sont libres de choisir quels outils elles utiliseront, et devront alors bien entendu les appliquer et les respecter. Sur le reste, le cahier des charges ne crée aucune obligation juridique aux acteurs de terrain, mais on peut souligner qu'il est très largement retenu par tous et cela sans difficulté.

La réalisation d'un cahier de recommandations pour les collectivités est souhaitable. Certaines questions doivent être traitées, comme celle de la cohabitation entre piétons et cyclistes. Cela a été le cas en Suisse où a été réalisé un document de recommandations très détaillé, en particulier en fonction de l'espace disponible, de la géométrie (pentes, longueur, largeur...) et des trafics piétonniers et cyclistes attendus ou constatés. La problématique des vélos dans les couloirs de bus doit être traitée. Il faut aussi veiller à faciliter les zones de passage d'un régime juridique à un autre (ex: passage d'une voie verte à une zone de rencontre, etc.) sans que les usagers ne s'en rendent forcément compte.

Le CERTU travaille sur le code de la rue et notamment sur le sujet « piétons-vélo » par exemple lors de la traversée d'ouvrages d'art tels que des ponts où la rencontre paraît inévitable.

Table ronde : « Voies vertes récentes et démarche de développement durable : témoignages »

- **Jean-Pierre GÉRONDEAU, président du Parc naturel régional du Perche – président du Syndicat mixte maître d'ouvrage de la voie verte Alençon-Condé sur Huisne (Orne)**

La voie verte Alençon-Condé sur Huisne a été inaugurée en juin 2010. Elle a été réalisée sur une ancienne ligne de chemin de fer reliant Condé s/Huisne à Alençon établie par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest en 1873.

Cette petite ligne traversait le Perche, des vallées, des forêts de hêtres de chênes, etc.

Cette ligne a été fermée au trafic voyageurs en 1953 puis aux marchandises en 1989 mais même en mauvais état, elle subsistait.

En février 1991 le Conseil Général s'est porté acquéreur de la totalité de l'emprise de ce chemin de fer SNCF avec comme projet d'y réaliser un chemin touristique. Ce n'est qu'en 2004 que l'ensemble des territoires traversés s'est fédéré pour créer un syndicat mixte en vue de porter le projet. Ce syndicat comporte six communautés de communes et deux communes (Alençon, ValFranville). Une étude de faisabilité a été réalisée entre 2005 et 2006. Fin 2006, le projet a été labellisé « pôle d'excellence rurale » (PER).

En décembre 2007, la voie a été acquise par le département de l'Orne et revendue par le département à un euro symbolique à l'ensemble au syndicat mixte. En 2008 une étude est réalisée (diagnostic des ouvrages d'art et maîtrise d'œuvre). Début 2009, l'enquête publique est ouverte. Puis les travaux ont débuté.

Aujourd'hui la voie verte mesure 67 km. Elle traverse deux pays, deux Parcs Naturels Régionaux (Perche et Normandie Maine), et deux bassins de population (urbain et rural). Cette voie verte s'inscrit dans une démarche de développement durable et met en valeur les circulations douces en site propre, le respect de l'environnement et la valorisation des ressources locales.

Elle dynamise le tourisme et permet aux promeneurs de goûter les plaisirs d'une nature variée.

Ce projet a coûté 4 millions d'euros financé par l'Europe pour 677 000 d'euros, par l'État au titre de la labellisation « PER » pour 820 000 euros, par la région pour 690 000 euros et 800 000 euros par le département. Un million d'euros a été emprunté par le syndicat mixte sur 30 ans, ce qui revient pour chaque habitant à 1,20€ par an. L'entretien des voies vertes est géré par le syndicat mixte et financé par les communautés de communes (1,10€/an/habitant).

- **Guy de BOUTER, chef du pôle sécurité exploitation et maintenance (direction des infrastructures, des transports et du logement) au Conseil général du Lot-et-Garonne**

Le Lot et Garonne est un département rural irrigué par la Garonne, le Lot, et beaucoup de cours d'eau. Le tourisme fluvial s'est développé dès les années 1980, ce qui a permis de dynamiser tout ce qui se trouvait autour des voies d'eau. En matière de développement durable, cet usage a permis de reconquérir des berges avec un entretien par des techniques douces (végétalisation,..).

La navigation fluviale de plaisance a dynamisé le département. En 2000, une consultation du public a été mise en place, ce qui a fait naître l'idée de créer une véloroute voie verte. En 2004 un protocole a été signé avec tous les acteurs du moment (VNF, ..). La voie verte devait faire à peu près 87 km dont 83 en site propre. Ce projet est devenu la colonne vertébrale des déplacements doux en Lot et Garonne (voie verte du canal de Garonne). Les travaux ont été réalisés en 2006 et 2007, l'inauguration a eu lieu en juillet 2007. Ce projet a été une vraie réussite sur le terrain. Des conventions de superposition d'affectation entre VNF et le Conseil Général, gestionnaire en charge de l'entretien de la voie, ont été passées. Sur certains tronçons (Agen) 80 000 passages de vélos en un an ont été relevés par les compteurs.

Une offre de service sur les voies vertes a été mise en place avec trois niveaux d'intervention pour améliorer l'entretien de la voie verte et les services proposés aux usagers en collaboration avec VNF. Un projet d'animation et de redynamisation des zones éclusières a vu le jour avec la restauration d'auberges et la création de séjours longue durée. Aujourd'hui de nombreux appels à projets sont en cours. Le Conseil Général s'est investi dans certains projets dont la rénovation et la mise aux normes d'auberges situées sur la voie verte. Un partenariat avec un lycée agricole du département pour la réalisation de quelques ouvrages a aussi été réalisé.

- **Patrick URBANO, directeur de l'environnement au Conseil général du Tarn**

Le Tarn est un département qui se situe à la fois sur une partie du Massif Central et d'autre part sur le massif de Méditerranée. Dès 1998, des itinéraires pédestres ont été mis en place sur d'anciennes voies ferrées du département, qui sont considérées comme des boucles permettant d'aller à la découverte du Tarn. Actuellement, 85 km de sections sont équipés en voies vertes, une liaison de 44 km traverse les collines, et une de 24 km traverse le parc naturel régional du Languedoc (« pasa pais »).

La politique des voies vertes au Conseil Général était anciennement confiée à la direction de l'eau et de l'environnement et au service espace et paysage. Aujourd'hui elle est confiée aux services de l'environnement qui traitent de divers points dont la biodiversité. Les projets de voies vertes conçus dans la concertation avec les acteurs et la population ont ainsi pu facilement être réalisés.

L'agenda 21 du département prévoit de favoriser les modes doux, le schéma départemental cyclable le schéma véloroutes- voies vertes, ainsi que certains circuits de balades à vélo qui empruntent des portions de voies vertes.

Ces actions sont confiées au service de l'environnement, tout comme l'entretien et la mise en valeur des voies vertes .

Ce projet s'intègre dans l'envie d'améliorer le cadre de vie en développant l'accessibilité des voies vertes d'où la réalisation d'une campagne pour attirer les différents publics. L'objectif est d'essayer d'accueillir le maximum de pratiques au sein des voies vertes.

Le département a fait le choix de ne pas utiliser de bicouche mais du sable compacté qui est aussi roulant qu'une surface d'enrobée mais plus facile d'entretien et intéressant pour la multiplicité des usages.

Il s'agit de faire en sorte que cette bande de 3 mètres de large soit une véritable structure écologique et en faire un lieu attractif pour la faune et la flore. Un itinéraire qui concerne la traversée d'une zone Natura 2000 est actuellement à l'étude.

L'utilisation de sable compacté permet de respecter la dimension naturelle et permet aussi de faire des économies.

La voie verte entre Mazamet et la vallée de Torée traverse sur 2,5 km une zone d'élevage de génisses d'où la question d'assurer la continuité des espaces agricoles et de favoriser les relations avec les agriculteurs locaux. Le travail de négociation et de concertation est très important. Il faut aussi installer certains équipements tels que la pose de clôtures, de bicouche sur le sol. Il faut aussi informer le public en le prévenant qu'il va traverser une zone agricole.

La voie verte traverse aussi le Causse et passe par un espace naturel sensible. Des parkings ont été créés à l'entrée du Causse, des panneaux ont été réalisés et l'accès principal à tous les véhicules à moteur pour traverser ce lieu a été interdit. L'intérêt de la voie verte est de permettre l'accès à ce site aux personnes à mobilité réduite.

L'appropriation locale de ce type d'espace est extraordinaire, on participe aussi à la réduction de la pollution.

[Table ronde : « Le rôle des établissements publics gestionnaires fonciers dans la réalisation des voies vertes »](#)

- **Véronique VERGES : responsable de la division du tourisme et des services aux usagers, Voies navigables de France**

Les voies navigables sont souvent le support assez naturel des randonneurs et cyclistes, le long des chemins de halage qui ne servent plus proprement dit au halage.

La mission nationale des véloroutes-voies vertes a beaucoup aidé VNF. Notre établissement se réjouit du projet de modification de décret qui était un frein pour les véhicules de services et les collectivités.

Des actions de formation en interne ont lieu au sein de VNF pour sensibiliser le personnel

sur les voies vertes. Des partenariats avec des associations et collectivités territoriales sont aussi réalisés. La gestion et la maintenance de la voie d'eau est la mission principale de VNF qui ne peut donc pas développer tous les projets seuls.

Au niveau européen, VNF a lancé de nouveaux projets dont le canal Seine Nord Europe lancé en avril 2011 (106km de voies navigable bordé par une VVV). VNF réalise de nombreuses actions de communication.

VNF apporte sa contribution à la définition du tourisme fluvial qui est particulier ; c'est surtout un tourisme d'itinérants. VNF participe au développement du tourisme fluvial avec des actions en région pour essayer de valoriser la voie d'eau. Le vélo est l'allié du tourisme fluvial. Il existe de nombreuses retombées économiques liées à ce tourisme. Selon une enquête de satisfaction, un touriste fluvial qui fait une fois un parcours y revient dans 40% des cas différemment ou en randonnée (des fiches sont disponibles sur le site de VNF sur ce tourisme avec l'avis des randonneurs).

La question du partage du chemin de halage entre les différents usagers a fait l'objet d'une campagne d'information par la délégation du Sud-Ouest (canal des deux mers).

VNF est actuellement à la recherche d'un nouveau partenariat avec l'AF3V pour profiter de leurs connaissances et réaliser une étude pour connaître les endroits où des conventions de superposition d'affectation sont nécessaires.

VNF travaille aussi à l'appellation « parcours Sambre » avec création d'une marque.

Au niveau européen, certaines petites voies d'eau posent question, car elles ne constituent pas des colonnes vertébrales mais servent quand même de trame. Il existe alors un intérêt à les mutualiser afin d'aboutir à des aménagements verts.

Une rencontre avec les acteurs des territoires aura lieu le 13 octobre prochain à l'institut du monde arabe pour dynamiser les projets.

- **Jacques LIAGRE : chef du département juridique, Office national des forêts**

Le projet de voie verte est intéressant mais il faut voir dans quelles conditions celui-ci se met en œuvre, car actuellement l'ONF a des difficultés financières liées aux différentes catastrophes naturelles qui se sont abattues sur la France ces dernières années.

L'ONF a pour objet des actions ciblées essentiellement sur les forêts de l'État ou des collectivités mais non sur les forêts privées. Depuis longtemps la forêt a été amenée à accueillir le public. Il existe 15000 km de chemins de randonnées et 7000 km de pistes cyclables sur le domaine public forestier.

L'ONF privilégie la fréquentation respectueuse de l'environnement. La forêt française a plusieurs missions dont l'accueil du public dans le respect de l'environnement.

Pour le moment concernant les voies vertes, l'ONF était prudent car le décret interdisait la présence des véhicules de services. Les voies vertes ne doivent pas empêcher l'accès des ayants droit et doivent permettre le respect de la sécurité.

Les voies vertes sont un outil de développement durable, c'est indéniable et c'est dans la logique de l'ONF. La forêt est un enjeu pour le territoire mais l'ONF reste pour le moment dans l'attente de la modification du décret.

- **Sylvain SEGURET : unité performance et développement durable, Réseau Ferré de France**

Plusieurs milliers de kilomètres de lignes ont perdu leur utilité ferroviaire et sont dans l'attente d'un avenir plus utile pour la collectivité. Différents usages peuvent en être fait:

- projet de transports
- développement du tourisme local par la création de voies vertes
- corridors écologiques

RFF a procédé à la vente de certaines lignes . RFF est déficitaire, de ce fait les projets de voies vertes sont à l'écart de la stratégie de RFF. Mais actuellement, d'autres formes de modes de déplacements font l'objet de promotion par RFF. L'intérêt de trouver des nouveaux usages est de préserver le bon état de ces infrastructures.

RFF cherche à concilier les voies vertes avec les perspectives du réseau ferroviaire. On veut conserver des possibilités pour éventuellement réactiver les lignes. Des conventions d'occupation temporaire et de transfert de gestion sont utilisées.

RFF est partie prenante des voies vertes, il suffit seulement de trouver des modalités pour leur développement et concilier la demande ferroviaire. Quelques projets sont pilotes en régions notamment en Midi-Pyrénées ou en Alsace pour mettre en route cette démarche. RFF est intéressé par tous les porteurs de projet qui veulent valoriser le réseau ferré tout en mettant en place des outils qui ont vocation à être réversibles.

Mais RFF n'a pas vocation à devenir gestionnaire des voies vertes à la différence de VNF qui promeut cette politique. La collectivité restera toujours gestionnaire de voie verte.

Réaction de Véronique VERGES:

VNF n'est pas gestionnaire de la voie verte, il valorise seulement le domaine public par les voies vertes. Il est très difficile pour un porteur de projet qui conclut une convention d'occupation temporaire d'obtenir des financements privés ce qui représente un frein assez important. Sur le parcours « Sambre », VNF a pu participer au projet mais non sans difficultés financières.

Conclusion

Françoise MAUREL, chef du service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable au Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement :

Les résultats liés aux VVV sont une réalité et un succès par leur fréquentation, leur acceptation et le plébiscite des populations. Mais c'est aussi une réussite économique.

Il faut donc les développer et surtout savoir comment y parvenir ?

Beaucoup d'idées ont été données par les intervenants. Mais il y a aussi des freins liés à la réglementation. Je retiens principalement deux outils : la gouvernance et la participation ce qui signifie mettre les acteurs autour de la table.

Il faut réaliser des partenariats avec des conventions pour mettre au point une logique de gestion des itinéraires.

Les différents retours d'expérience ont fait ressortir les aspects de gouvernance et de partenariat qui sont au cœur de ces démarches. Pour autant ce n'est pas si facile à faire car il existe des difficultés, mais le fait d'en discuter permet d'en lever un certain nombre. Pour aller plus loin il faudrait notamment :

- Relancer les Comités régionaux de développement des VVV qui constituent une vraie structure de gouvernance réunissant les acteurs de l'État, les collectivités territoriales, les associations, les chambres consulaires dont l'objectif est de mettre en œuvre le schéma régional des véloroutes et voies vertes. Le comité de pilotage « trame verte et bleue » du Grenelle de l'environnement a adopté une structure analogue et je ne doute pas qu'une synergie puisse se développer entre les deux structures. **Cela pourrait être le thème d'une prochaine conférence-débat.**
- Promouvoir les comités d'itinéraires, notamment les itinéraires européens dans une logique interrégionale.
- Mobiliser les acteurs du tourisme par la mise en place d'un nouvel outil telle que la démarche « France Vélo Tourisme »
- Mobiliser les acteurs relevant de l'État en étant à l'écoute des informations de toutes sortes : diffuser les bonnes pratiques et contribuer à remédier aux dysfonctionnements. Lors des rencontres annuelles des régions et départements cyclables de septembre 2009, sur le thème « Vélo, usages et environnement préservé », les services de l'État ont affiché leur volonté de clarifier et de mieux porter à connaissance l'information relative à l'instruction des projets de réalisation de voies cyclables en espaces protégés. Dans la même logique, le futur statut des voies vertes qu'a présenté Gabrielle Pollet devrait lever bien des obstacles avec une définition réaliste des voies vertes, assortie d'un guide ou d'une circulaire pour encadrer correctement et consensuellement les voies vertes.

Au delà, ce qui me semble fondamental et ce qui est attendu par de nombreuses collectivités territoriales est un engagement de l'État en faveur des modes actifs en général et du vélo en particulier.

Gageons que les prochaines rencontres nationales du vélo annoncées par Hubert Peigné seront les prémisses de cette politique.

[Jean-Marie GEVEAUX, Président de AIRES:](#)

Il est indéniable que les voies vertes rencontrent un véritable succès. Mais ce succès ne peut se prolonger sans la réalisation constante de concertation auprès des acteurs afin de créer une dynamique au sein des voies vertes. Beaucoup de choses sont à faire au niveau de la gouvernance. Beaucoup de choses restent encore à inventer. Il ne faut pas attendre que les choses se fassent d'elles-mêmes.