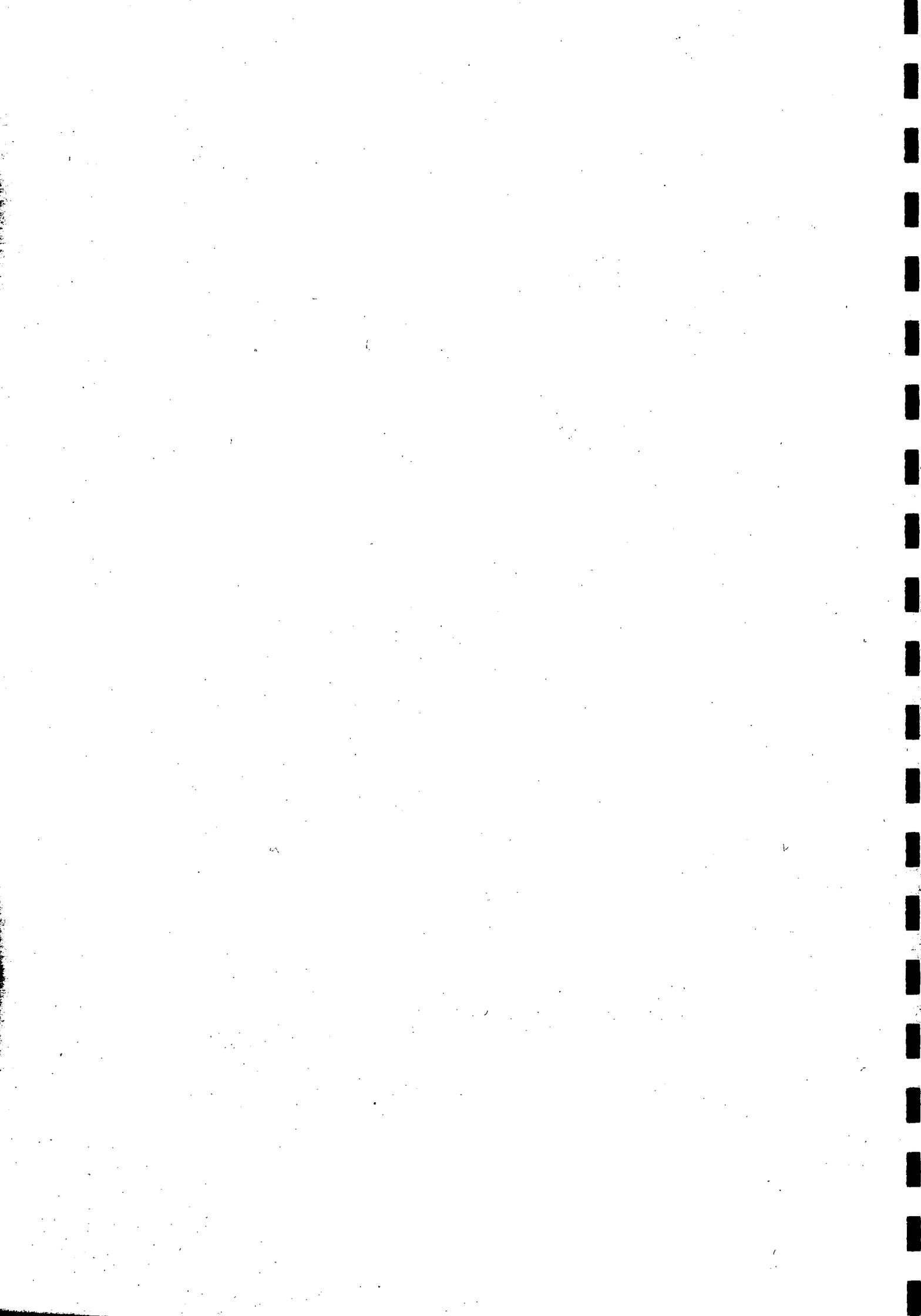
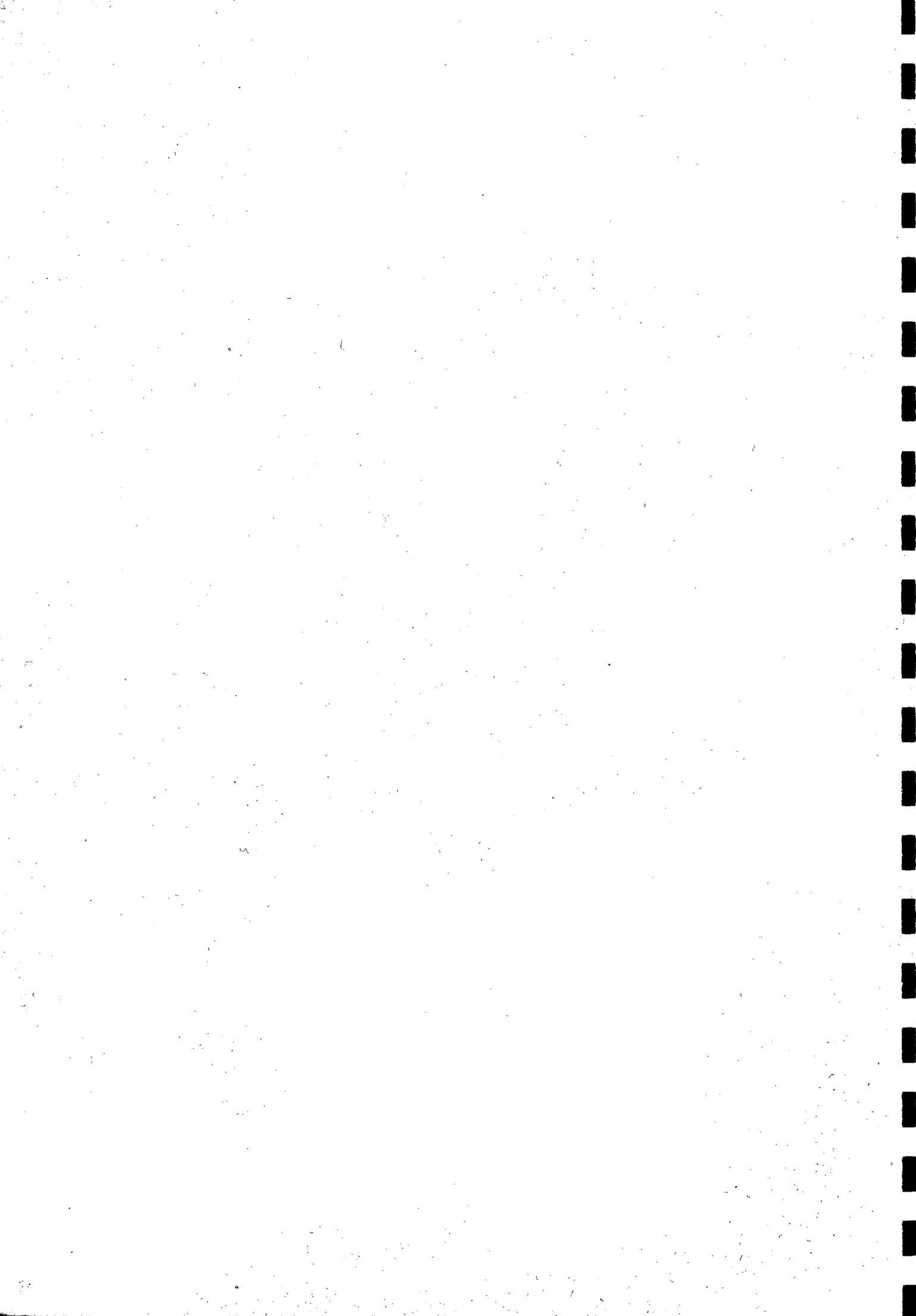


ANNEXES



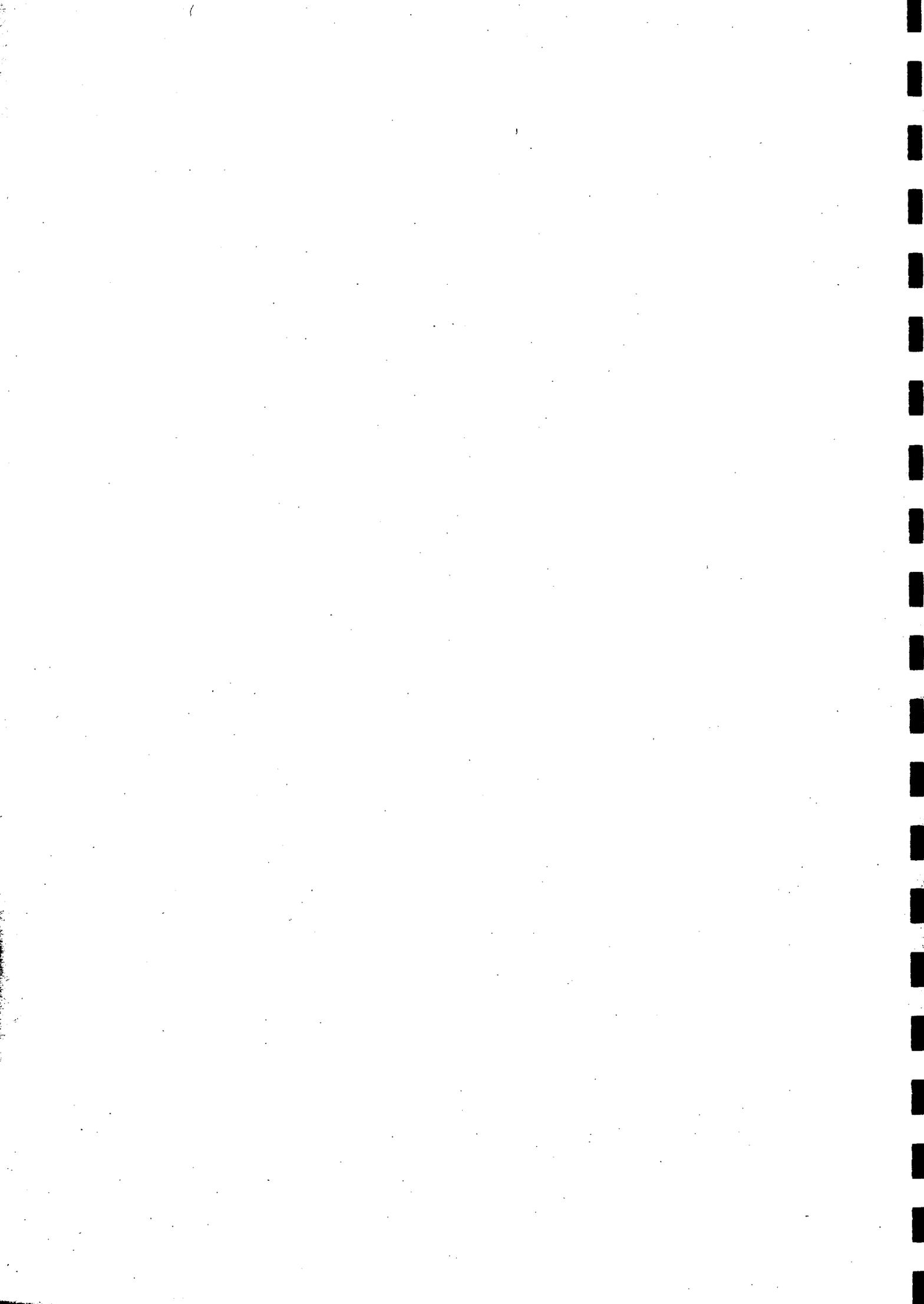
SOMMAIRE

	Pages
ANNEXE 1 : A.P.S. – Liaison Ferroviaire (Analyse multicritère)	
ANNEXE 2 : Approche méthodologique pour l'étude d'un Système de Transport compatible	
ANNEXE 3 : Interventions Administratives	
ANNEXE 4 : Circulaires ministérielles d'orientation	



ANNEXE 1

**A.P.S. – LIAISON FERROVIAIRE
(ANALYSE MULTICRITERE)**



Le choix d'une variante de liaison ferroviaire devra résulter d'une évaluation multicritère effectuée sur plusieurs variantes.

Cette évaluation rassemble à priori l'ensemble des critères pris en compte par les différents agents économiques intervenant dans le choix de cette variante.

Mais dans la pratique, il s'agira dans chaque cas particulier, de retenir les critères qui permettent d'effectuer un premier choix de variantes. Ces critères, ainsi que le poids qu'on leur attribue, diffèrent selon les objectifs poursuivis par les différents « décideurs » — (hiérarchisation) — Nous présentons néanmoins ci-dessous la liste des critères généralement pris en compte par chaque intervenant.

S.N.C.F.

- Rentabilité interne de l'opération, au sens économique et financier.
- Rentabilité globale de l'opération (au niveau de la Société Nationale) en fonction notamment des effets indirects sur la gestion et l'organisation du réseau.

Transporteurs routiers

- Perte de clientèle : baisse de la rentabilité.
- Réorganisation des réseaux de transports de voyageurs qui peut au contraire amener une amélioration de la rentabilité.

Usagers privés

- Accroissement du service rendu (Augmentation des vitesses commerciales, des fréquences, de la fiabilité, de la sécurité, du confort).

Entreprises

- Même accroissement du service rendu que pour l'utilisateur.
- Diminution des coûts de transports de marchandises (meilleure fiabilité du mode de transport).

Collectivités locales et territoriales

- Bilan économique au niveau communal, départemental et régional, incluant l'amélioration des services rendus aux différents usagers.
- Diminution de l'isolement (Problèmes d'emploi et de main-d'oeuvre).
- Adéquation avec les volontés politiques à ces différents niveaux.

Administration

- Respect des procédures administratives.
- Intérêts des différents corps constitués.

Gouvernement

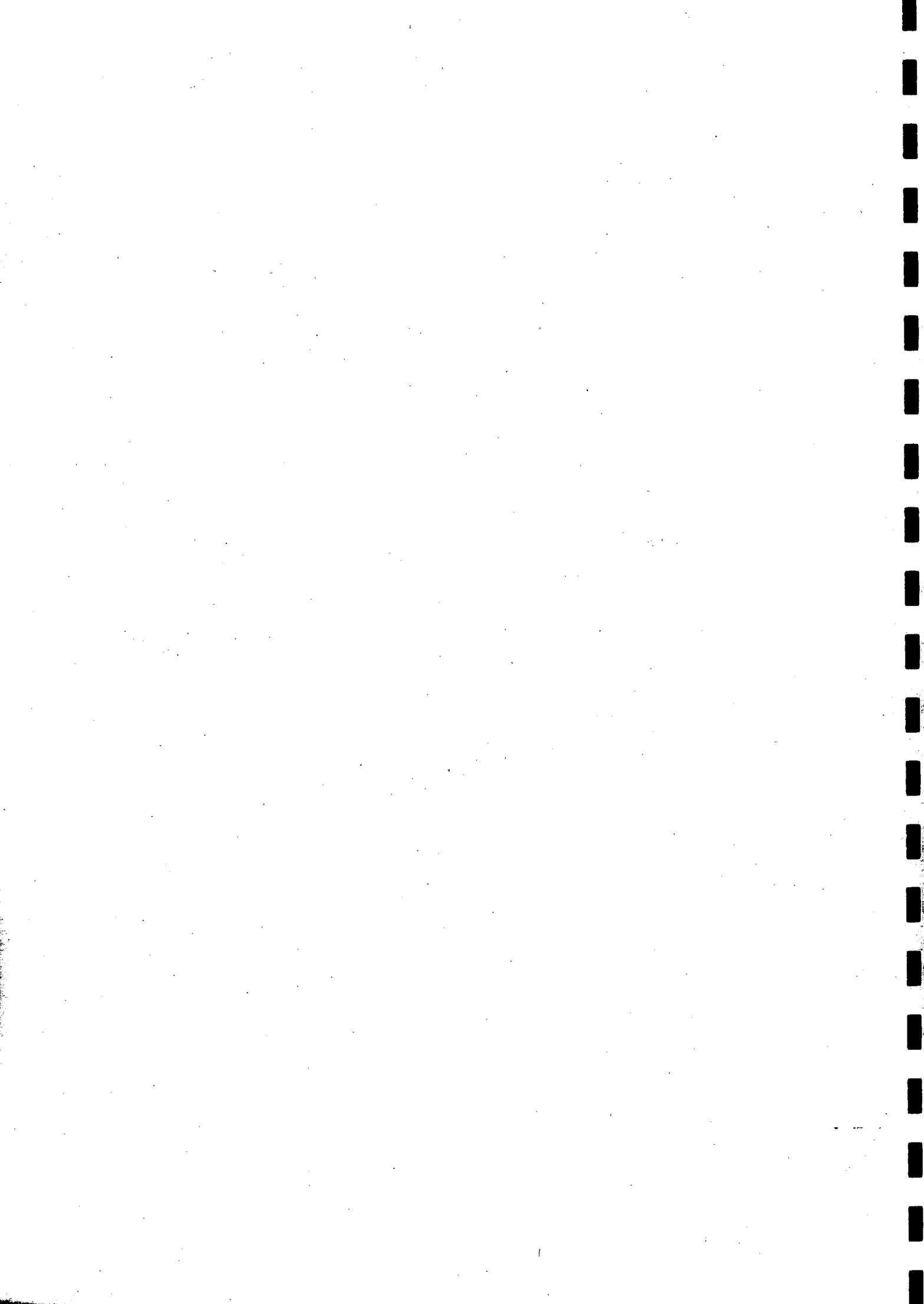
- Adéquation avec la volonté politique du gouvernement.
- Respect des grandes lignes des schémas nationaux de développement.
- Coût économique direct puis global de l'opération (bilan actualisé des différentes solutions, notamment routières).

Collectivité nationale

- Coût global de l'opération (incluant les économies d'énergie, la sécurité, etc...).
- Intérêt global.

ANNEXE 2

**APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE POUR L'ÉTUDE
D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT COMPATIBLE**



2.1 - INTRODUCTION

En dehors de PARIS et de sa proche banlieue desservis par le METRO et le RER, et de certaines métropoles régionales (Marseille, Lyon, Lille) qui seront munies d'un Métro, il n'existe pas dans les grandes villes françaises de transport urbain ferroviaire.

En revanche, dans beaucoup de cas, comme nous l'avons signalé, les infrastructures ferroviaires des réseaux à grande distance pénètrent en profondeur dans le tissu urbain.

D'où une double suggestion, illustrée par les exemples exposés précédemment, qui permettrait d'assurer une intégration efficace des chemins de fer dans l'organisation des transports à l'intérieur et à la périphérie des grandes agglomérations :

- Prolongation des lignes des réseaux ferroviaires à l'intérieur de la trame urbaine et si possible interconnexion des différentes lignes pénétrant au centre des agglomérations (cas de Rouen notamment).
- Implantation d'un transport en commun en site propre relié au terminus des lignes des réseaux à longue distance et capable de circuler sur ces infrastructures (problème de la compatibilité des systèmes).

Le premier aspect pose avant tout des problèmes d'ordres techniques, juridiques et financiers (contraintes physiques, acquisitions foncières, etc...) difficiles mais généralement bien connus.

Le second aspect, par contre, ne peut être envisagé que s'il est possible de définir un système de transport répondant aux problèmes spécifiques de la desserte urbaine et éventuellement suburbaine des grandes agglomérations régionales et compatibles avec le réseau ferré à longue distance.

La définition d'un tel système n'est pas aisée, car il ne s'agit pas d'un système isolé, mais construit au milieu d'un contexte urbain et de transport existant. Les conditions générales d'implantation et l'environnement global revêtent donc un caractère déterminant et réclament l'élaboration d'une bonne assise méthodologique.

2.2 - LA DÉMARCHE GÉNÉRALE

Dès l'abord, il est évident comme nous l'avons déjà signalé, que la conception d'un tel système doit s'appuyer de préférence (pour des raisons de coût d'infrastructure) sur l'utilisation, si elles existent, d'anciennes emprises de transport désaffectées, sur des couloirs de transports d'énergie, ou sur tout autre «trouée» dont l'inventaire permettra de «faire le compte» des disponibilités spatiales.

Dès lors, la définition d'un système de transport urbain circulant sur une infrastructure ferrée passe par deux points :

- La définition du domaine d'application de ce système.
- Les options techniques.

Ces points sont fortement influencés par des éléments tels que :

- L'état des emprises existantes dans le milieu urbain.
- L'état du réseau ferroviaire, sa pénétration dans le tissu urbain, les caractéristiques des gares, etc...
- La capacité souhaitée.
- Les conditions d'utilisation, de modification d'extension.
- La demande potentielle de transport.

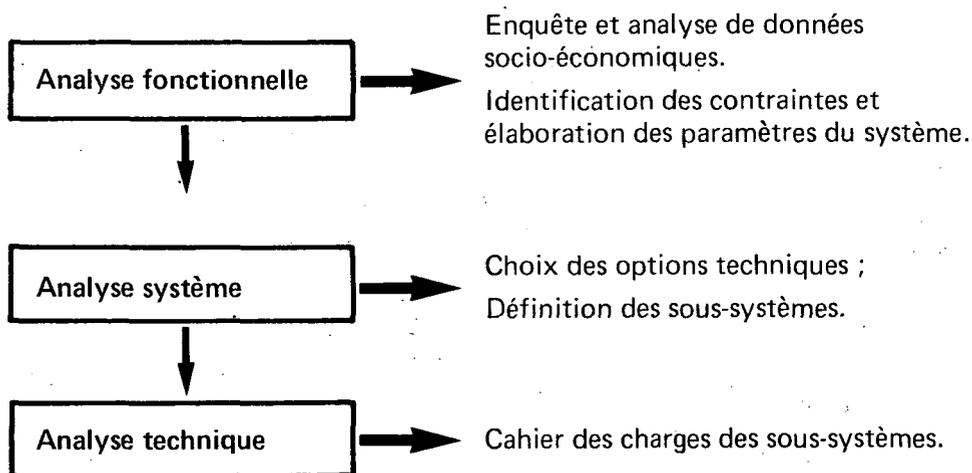
Avant toute définition technique, on se trouve donc devant la nécessité d'affirmer la notion de domaine d'application du système et d'en dégager les points principaux.

Il est, pour cela, nécessaire d'effectuer un certain nombre d'enquêtes et de comparaisons s'appuyant sur des données concrètes recueillies dans les sites retenus. Ce recueil d'informations constitue la base d'une définition des grandes options de fonctionnement du système permettant d'identifier les contraintes (notamment de compatibilité avec le réseau ferroviaire), de définir les principaux paramètres devant caractériser le système. Il s'agit ici d'une **analyse fonctionnelle**.

A partir de cette analyse, doivent être définies les options techniques du système destinées à déterminer les composants essentiels de chacun des sous-ensembles (ou sous-systèmes) techniques, et à produire pour chacun d'eux des spécifications globales. Il s'agit de l'**analyse système**.

En dernier lieu, pour chaque sous-système, il conviendra d'élaborer des cahiers des charges précis. Il s'agit ici de l'**analyse technique**.

La démarche retenue peut donc être schématisée par trois niveaux d'analyse :



2.3 - L'ANALYSE FONCTIONNELLE

L'objectif de l'analyse fonctionnelle est double.

- Déterminer les paramètres et contraintes techniques de l'offre, les caractéristiques de la demande, la liste et la nature des faits urbains utiles à la définition du système de transport.
- Traduire l'ensemble de ces données en termes de caractéristiques et contraintes fonctionnelles indispensables à l'élaboration des spécifications principales du système en général et de chaque sous-système technique en particulier.

2.4 - CONNAISSANCE DE L'OFFRE DE LA DEMANDE ET DES PHÉNOMÈNES URBAINS

L'élément fondamental demeure une connaissance des caractéristiques principales de l'offre et de la demande de transport.

Du point de vue de l'offre :

Suivant que le système est destiné à une ou plusieurs grandes villes, il convient de rechercher la ou les villes susceptibles de présenter des caractéristiques telles que le système puisse les satisfaire. Une première analyse du domaine d'application sera effectuée à partir de critères tels que :

- formes urbaines
- types de densités
- évolutions à court et moyen terme.

Il est indispensable, d'autre part, qu'une analyse de la structure des réseaux soit effectuée. En particulier, elle devrait permettre de disposer, non seulement d'un inventaire de ces réseaux, mais aussi de déterminer en première approximation, l'importance et les caractéristiques des anciennes emprises susceptibles d'être réutilisées, des «trouées» dans le tissu urbain et des infrastructures à recréer.

C'est le cas de certaines villes où les emprises centrales ont été déplacées vers la périphérie, mais qui peuvent être rétablies.

Enfin, on doit s'attacher à identifier des contraintes techniques ou d'exploitation qui peuvent limiter les possibilités de compatibilité du réseau urbain avec le réseau ferroviaire à grande distance.

Du point de vue de la demande :

Il s'agit d'évaluer la demande potentielle, d'étudier les caractéristiques de cette demande (matrice O.D. — motifs de déplacement, mobilité, répartition horaire, etc...) et de déterminer les variables de comportement des usagers.

Du point de vue des phénomènes urbains :

Il convient de ne pas oublier que la ville est un tout. Il faudra donc procéder à une analyse qui ne se limite pas à l'appareil de transport urbain et qui tienne compte, non seulement des possibilités d'évolution des formes urbaines et des projets de développement, mais encore des procédures de la planification, des mécanismes de fonctionnement du marché des transports urbains, de la réglementation en matière de transport, de l'évolution des modes de vie.... autant de facteurs qui peuvent être déterminants et faciliter ou compliquer l'insertion, à terme, du système dans la ville.

2.5 - CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES ET CONTRAINTES

La méthodologie de l'analyse fonctionnelle et de l'organisation des tâches dépend du contexte dans lequel on se situe. Celui-ci concerne les procédures des transports urbains et les pratiques qui en résultent, le contenu des données urbaines actuellement disponibles, etc...

Néanmoins, pour que la demande générale (Étude fonctionnelle et Étude système notamment) soit suffisamment cohérente, il paraît souhaitable que certains principes soient respectés.

Un premier principe est celui d'un découpage en deux de l'analyse fonctionnelle.

Dans une phase préliminaire, on doit aboutir rapidement :

- à une définition préalable du domaine d'application,
- au choix d'une ou de plusieurs villes présentant les caractéristiques les plus intéressantes,
- à un choix judicieux des tracés,
- à une première exploration des principales contraintes techniques et autres (compatibilité technique et d'exploitation).

Cette phase préliminaire doit permettre :

- d'éviter une dispersion des efforts au deuxième stade de l'analyse des flux de trafic,
- de donner rapidement aux responsables des études de systèmes et de sous-systèmes, un nombre de caractéristiques et de contraintes qui serviront à orienter leurs travaux.

Dans la phase suivante, il s'agira, en partant d'une étude détaillée des flux et de l'exploration systématique des diverses contraintes, de définir :

- les caractéristiques fonctionnelles principales du système (capacité, longueur des interstations, fréquences, vitesse, passagers, confort),
- les contraintes techniques relatives à la sécurité, aux nuisances, aux conditions climatiques, etc...

Le second principe est d'assurer une bonne interface entre l'analyse fonctionnelle et l'analyse du système et des sous-systèmes techniques.

D'une part, les responsables de ces études (système et sous-système) doivent disposer des informations susceptibles de peser sur la définition des spécifications techniques et d'exploitation.

D'autre part, ces équipes doivent faire connaître aux responsables de l'analyse fonctionnelle, les caractéristiques dont elles ont besoin et leurs contraintes de réalisation, de façon qu'elles soient prises en compte par l'analyse socio-économique, et qu'elles débouchent sur des évaluations correctes du système (prévision de la demande par exemple).

Cette coordination doit, en définitive, permettre au niveau de l'analyse fonctionnelle, d'assurer une couverture des informations techniques et économiques pertinentes, et de mettre en oeuvre des moyens de recueil et de traitement appropriés. Elle doit permettre aux équipes-systèmes de définir un produit répondant à la question, c'est-à-dire compatible avec les contraintes de l'offre, les exigences de la demande, et le contexte urbain.

2.6 - L'ANALYSE SYSTEME

Cette étape fait suite à la définition fonctionnelle du système dont le but était, rappelons-le, de définir les principaux paramètres devant caractériser le système de transport.

L'analyse du système consiste essentiellement à :

- analyser les éléments de l'étude socio-économique, les caractéristiques des lignes types retenues, et prendre en compte les contraintes institutionnelles, d'environnement, et d'interconnexion avec le réseau interurbain.
- choisir et définir les principes généraux d'un système de transport répondant au critère précédent.
- informer les responsables de l'étude fonctionnelle du détail des caractéristiques de l'offre de transport envisagée, pour permettre une analyse fine du marché du système de transport.
- fixer les objectifs de sécurité et de fiabilité globale, puis par sous-système, en orienter les études et en déduire les conséquences sur chacun d'entre eux.
- orienter la conception des sous-systèmes pour obtenir le meilleur compromis entre les coûts d'investissement et d'exploitation.
- assurer les interfaces entre les différents sous-systèmes électriques.
- établir un cahier des charges pour chaque sous-système.

Le déroulement de ces sept points ne s'effectue pas successivement, la démarche est essentiellement itérative: Chaque option individuelle a des conséquences sur les autres sous-ensembles, et entraîne à son tour d'autres choix, si bien que le système se construit par l'enchaînement de réactions successives dont les conséquences vont en s'atténuant jusqu'à la stabilisation des spécifications.

2.7 - L'ANALYSE TECHNIQUE

Elle consiste, à partir des définitions globales de chaque sous-système fournies par l'analyse système, d'arrêter les spécifications de tous les composants entrant en jeu dans chaque sous-système.

Les principaux sous-systèmes sont les suivants :

- Véhicule :
 - type
 - mode de circulation
 - dimension
 - confort et servitude
 - nuisances
 - design

- Traction :
 - moteur : type, conception, contrôle, source et type d'énergie.

- Système énergétique :
 - distribution : type et support
 - tension

- Automatisation :
 - pilotage
 - régulation
 - surveillance
 - sécurité
 - fiabilité

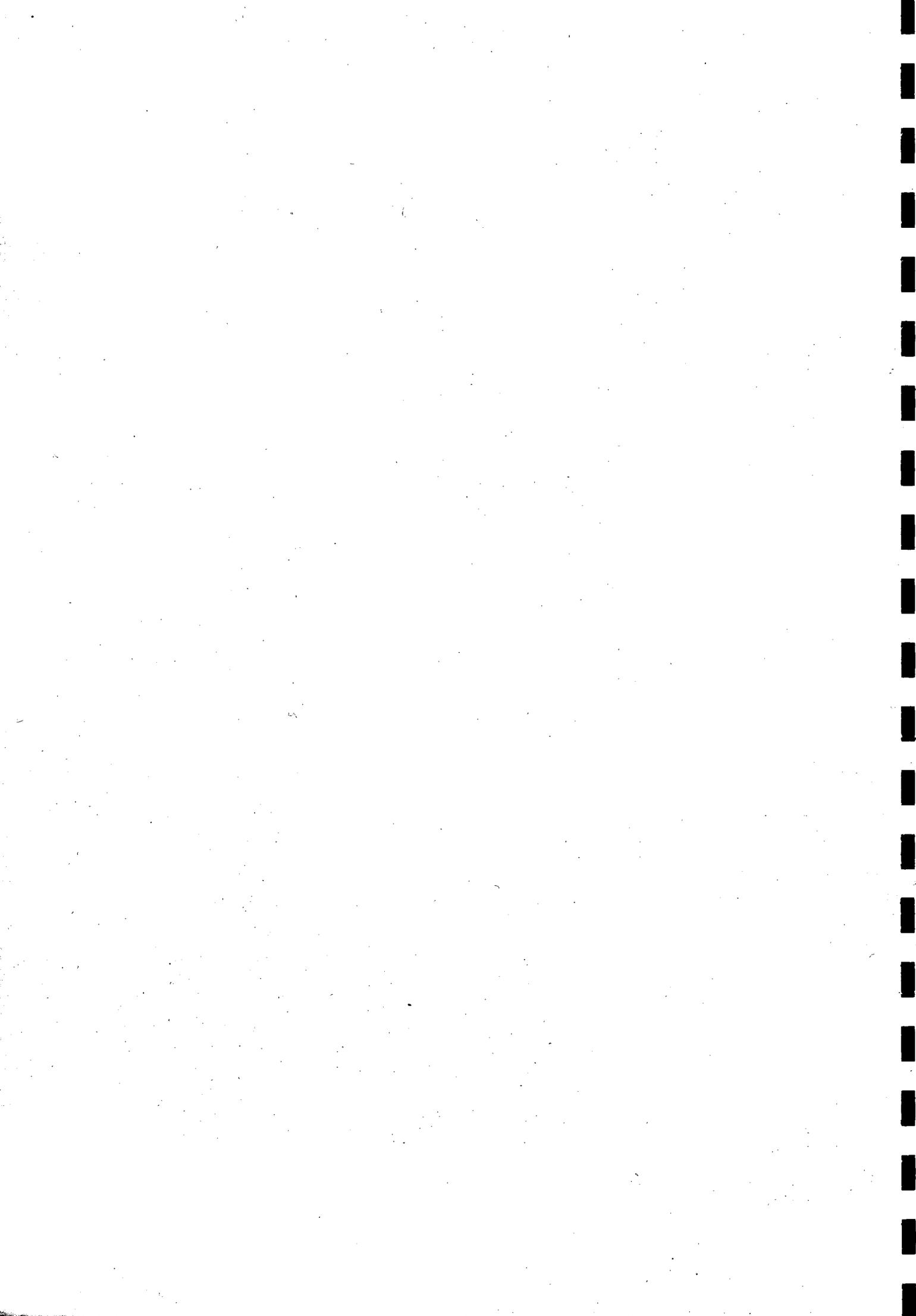
- Infrastructure :
 - voie, réalisation et maintenance
 - ouvrage d'art

- Service annexe :
 - station
 - garage
 - atelier
 - service public

- Exploitation :
 - personnel
 - billetterie
 - circuit de surveillance
 - maintenance
 - coût

ANNEXE 3

INTERVENTIONS ADMINISTRATIVES



3.1 - CIRCUITS ÉQUESTRES

Le principal interlocuteur des ministères qui interviennent en faveur de la promotion du tourisme équestre est :

L'Association Nationale pour le Tourisme Equestre (ANTE)

Cette association reçoit des subventions de fonctionnement du Ministère de l'Agriculture (Service des Haras, au titre du développement des sports équestres) et du Ministère de la qualité de la vie (Direction de l'environnement Rural et Urbain).

Elle passe par ailleurs des contrats avec certaines administrations centrales ou régionales pour :

- La prospection et la réalisation de circuits équestres (Plan, devis, etc...).
- La réalisation des gîtes équestres.
- La formation de moniteurs d'équitation.

Les principales administrations et services intéressés sont :

- La DATAR (Rénovation Rurale).
- Le Secrétariat d'État au Tourisme (Enveloppe financière au niveau national).
- La Jeunesse et les Sports.
- Les Directions Départementales de l'Agriculture.
- Les Services Régionaux des Haras.
- Les Chambres de Commerce.

Pour la réalisation de ces circuits, les subventions accordées excluent généralement l'acquisition des terrains, mais cela dépend aussi d'accords, entre les Préfectures, les Administrations centrales, leurs services extérieurs et les collectivités.

3.2 - SENTIERS DE GRANDES RANDONNÉES

Dans ce cas, l'interlocuteur privilégié des ministères intervenants est le :

Comité National des sentiers de Grande Randonnée.

Il s'agit d'un organisme regroupant certains clubs de Tourisme et certaines associations. Il est animé par un Délégué Général assisté d'un adjoint, et de Délégués départementaux et régionaux, qui sont en général des bénévoles.

Les subventions de fonctionnement du Comité sont attribuées conjointement par :

- Le Ministère de l'Agriculture (Direction des forêts, chasse et pêche).
- Le Secrétariat d'État à la Jeunesse et aux Sports.
- Le Secrétariat d'État au Tourisme.

Les études peuvent, par ailleurs, lui être confiées par contrat par ces administrations, ainsi que par la DATAR (Étude récente sur les gîtes d'Étapes - Recherche de points d'implantation).

En ce qui concerne la réalisation et l'équipement des sentiers, nous présentons ci-dessous les différentes circulaires précisant l'objet et la limite des subventions accordées.

**COMITÉ NATIONAL DES SENTIERS
DE GRANDE RANDONNÉE**

92, rue de Clignancourt

75883 PARIS CEDEX 18

Note N° 48 – 22.12.73

La Note n° 48 annule et remplace la note n° 5 du 11.10.68 remise à jour en XI-72.

Exp. : Conseil d'Administration

Dest. : Délégués

Objet : Participation du Ministère de l'Agriculture aux frais de réalisation de Sentiers.

Étant donné l'importance de cette note, nous vous demandons d'apporter la plus grande attention à sa lecture. De la bonne exécution de ses dispositions et de votre action personnelle dépendent le développement des Sentiers et l'atténuation des difficultés financières du C.N.S.G.R.

Vous trouverez, ci-joint, copie de la circulaire F/C n° 4519 du 17 juin 1968 émanant du Ministère de l'Agriculture et signée par M. Louis Velay, Directeur des Forêts, concernant les Sentiers et adressée à Messieurs les Directeurs Départementaux de l'Agriculture.

Il apparaît nécessaire d'ajouter quelques précisions au sujet de son application.

1°) Objet de la subvention

Selon ce texte : «des subventions pourront être allouées désormais pour la réalisation de nouveaux Sentiers de Grande Randonnée ou de leurs équipements annexes en forêt, quel qu'en soit le propriétaire, ou hors forêt».

Les demandes de subvention peuvent également être rédigées pour la «remise en état» de sentiers dégradés sur des itinéraires déjà existants. Mais, en plus des frais de peinture, de jalons et de flèches (piquets, pinceaux, grattoirs, cartes topographiques, etc...dont le coût a été incorporé dans notre prix de revient du kilomètre), elles pourront tenir compte de panneaux descriptifs moins rudimentaires que ceux que nous avons jusqu'à présent utilisés et même dans certains cas, d'équipements complémentaires : banc de repos, points d'eau, abris contre le mauvais temps, etc...

2°) Limites de la subvention

Des demandes de subvention ne doivent porter que sur les travaux réalisables dans le courant de l'année suivante. Un même tronçon de sentier peut donc donner lieu à plusieurs demandes de subvention.

Exemple : Si vous avez accepté de prendre en charge un tronçon de 150 km mais que vous estimez ne pouvoir réaliser que 80 km en 1969, votre demande de subvention pour l'année 1969 ne devra faire état que de ces 80 km et vous ferez une nouvelle demande à la fin de 1969 pour les 70 km restants subventionnables en 1970.

Néanmoins, si le tronçon à réaliser en 1970 doit comporter un équipement annexe nécessitant un délai d'exécution (passerelle sur un cours d'eau, mur de soutènement d'un chemin à remettre en état, par exemple) vous pourrez, dès 1968, comprendre cette dépense dans votre demande de subvention pour l'année 1969.

D'une façon générale, les demandes de subvention ne doivent être formulées qu'avec le plus grand souci de rigueur, tant du point de vue de leur nécessité que de la possibilité des travaux, de leur coût et, bien entendu de leur réalisation dans les délais prévus.

3^o) Calcul de la subvention

Toute subvention d'équipement accordée par une administration de l'État s'élève en principe à 50 % du coût des fournitures et travaux.

Dans notre cas, les travaux étant généralement exécutés par les collaborateurs du C.N.S.G.R., le Ministère de l'Agriculture a admis que la part restant à notre charge serait constituée par la main d'oeuvre nécessaire à la réalisation du projet.

Le Comité Directeur a ainsi été amené à déterminer des prix de revient métriques pour la réalisation des Sentiers de Grande Randonnée.

Ces prix de revient, récapitulés sur le barème que vous trouverez ci-joint (page 12) sont calculés selon :

- a) la nature du travail :
 - création ou remise en état.
- b) la nature du lieu où les travaux sont exécutés :
 - terrain facile (bon sentier pré-existants)
 - terrain difficile en montagne par exemple (Alpes, Pyrénées-Central, Vosges, Jura)
 - travaux spéciaux (débroussaillage, terrassement)
- c) la distinction faite par la Direction des Forêts entre :
 - la part restant à la charge du C.N.S.G.R.
 - la part pouvant être subventionnée.

La circulaire de la Direction des Forêts précise en effet que «le C.N.S.G.R., maître de l'ouvrage, fournit la main d'oeuvre dans une proportion au moins égale en valeur... à celle des fournitures nécessaires au balisage des sentiers et à l'aménagement des haltes : petits matériaux, peinture, outils, etc...».

Cette proportion est difficile à respecter dans le cas des réalisations en montagne mais nous espérons qu'un effort supplémentaire pourra être fait en ce sens. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit du prix de revient global moyen depuis les premières démarches jusqu'à l'achèvement du balisage et même du descriptif.

Les chiffres du barème ne comprennent pas les frais relatifs aux équipements complémentaires éventuels tels que parcs de stationnement pour véhicules, panneaux descriptifs importants, bancs de repos, points d'eau, abris, passerelles, etc...

Si l'une ou plusieurs de ces installations jugées nécessaires étaient envisagées, il y aurait lieu de prendre contact avec la Direction Départementale avant d'en demander le financement afin d'examiner avec cette autorité la meilleure manière de procéder et de bénéficier des conseils qu'elle pourrait vous donner :

- que cet équipement complémentaire soit aisé à réaliser avec une main d'oeuvre bénévole (groupes de jeunes, par exemple) et soit peu onéreux,
- ou que l'exécution des travaux doive au contraire être confiée à une entreprise spécialisée,

il faudrait présenter, annexés à la demande de subvention, les devis précis et complets comprenant notamment la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.).

4^o) Transmission des demandes de subvention

Pour un exercice donné, vous aurez à présenter votre demande au Directeur Départemental de l'Agriculture de l'année précédente au plus tard le 1^{er} Novembre 1974.

Vous trouverez en annexe (page 13) un modèle de demande dont vous pourrez vous inspirer pour établir votre projet.

Il y a lieu de souligner que suivant les termes de la circulaire de la Direction des Forêts, «l'avis conforme de l'Office National des Forêts sur les travaux doit être joint à la demande de subvention en cas de traversée de forêts domaniales, ou plus généralement de forêts soumises».

Votre projet devra être adressé à notre Siège avant le 20 Octobre. Nous vous retournerons avec notre accord, et, le cas échéant, avec les modifications que nous estimerons indispensables, la demande de subvention prête à être déposée à la Direction Départementale de l'Agriculture et que vous n'aurez plus qu'à dater et signer.

Les collaborateurs des Sentiers de Grande Randonnée, responsables par ailleurs d'Associations ou de groupes de tourisme, de plein air ou de jeunesse auront intérêt à préciser, lors de leurs entrevues avec les autorités administratives départementales au sujet de ces demandes de subvention, qu'ils agissent non pas pour le compte de leur association ou groupement, mais comme mandataires du Comité National des Sentiers de Grande Randonnée.

Cette demande sera transmise par l'Administration Départementale à la Direction des Forêts du Ministère de l'Agriculture qui, en fonction du volume des demandes et de ses possibilités budgétaires, informera la Direction Départementale, dans le courant du premier trimestre de l'année pour laquelle elle a été demandée, des sommes qu'elle pourra attribuer.

Le Directeur Départemental vous indiquera alors le montant de la subvention qui sera versée lorsque les travaux seront terminés.

5^o) Engagement des travaux

Il ressort de la procédure décrite ci-dessus que le C.N.S.G.R. doit faire l'avance des fonds, ce qui implique, pour chaque opération quelque peu importante, un examen très poussé de nos disponibilités de trésorerie qui sont, comme vous le savez, en général assez minces.

Aussi, pour les dépenses afférentes aux équipements complémentaires, ne devez-vous vous engager vis-à-vis des fournisseurs ou entrepreneurs qu'après accord de notre Comité Directeur informé par vos soins du montant de la subvention notifié par le Directeur Départemental de l'Agriculture.

Nous vous ferons connaître ultérieurement les formalités à accomplir pour l'encaissement des subventions.

L'aide qui nous est proposée par le Ministère de l'Agriculture peut être importante et de nature à améliorer sensiblement la signalisation pratiquée jusqu'à présent ainsi qu'à rendre les randonnées, petites ou grandes, plus accessibles, plus agréables et plus sûres, comme le sont celles effectuées dans certains pays voisins.

Je ne doute pas que cette marque d'intérêt sera pour chacun de vous un encouragement à poursuivre les efforts que vous avez si généreusement accomplis pour la « joie de vivre » et la santé de tous les utilisateurs de nos grands Sentiers français.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

<p>Direction des Forêts</p> <p>Forêts; Chasse et Pêche Sous-Direction de l'Espace Naturel Section Technique centrale des Espaces Verts</p> <p>Poste téléphonique 241 1er avenue de Lowendal—Paris (7^o) Tél. 468.89-40</p>	<p>Circulaire F/C n^o 4519 du 17 juin 1968</p> <p>Classement AF/1/6</p>
---	---

LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE
à Messieurs les DIRECTEURS DÉPARTEMENTAUX
de l'AGRICULTURE

S/C de MM. les PRÉFETS

OBJET : Équipement de l'espace naturel.— Les Sentiers.

REFER. : Ma circulaire ER/F2/2 n^o 4526 du 10 novembre 1966 relative à l'équipement touristique des forêts.

I — Les sentiers dans l'espace naturel —

Parmi les équipements les plus utiles pour mettre en valeur de façon discrète la forêt et l'espace naturel en général, tout en respectant le milieu, figurent les sentiers.

Ce sont en effet les équipements qui permettent par excellence la détente et l'initiation au milieu naturel ; ceux qui incitent à quitter l'environnement agité et bruyant des bords de routes et à s'enfoncer à l'intérieur des peuplements vers le calme, la tranquillité et la solitude ; les seuls qui permettent le contact avec la nature. Ils peuvent également, par un tracé judicieux, susciter l'émotion esthétique en mettant le promeneur face aux paysages ou à la vie sauvage, ou plus simplement apporter du plaisir à la marche, que celle-ci soit recherchée en tant qu'exercice, ou comme délassément. Enfin, les sentiers peuvent, grâce à une signalisation appropriée, permettre aux promeneurs de développer leur connaissance du milieu naturel qui les environne.

<p>PLAN DE DIFFUSION "pour exécution"</p> <p>— MM. les Directeurs départementaux de l'Agriculture — M. le Directeur Général de l'Office National des Forêts</p>	<p>"pour information"</p> <p>MM. les Préfets de Région MM. les Préfets MM. les Ingénieurs Généraux chargés de Région MM. les Chefs des Services Régionaux d'Aménagement Forestier</p>
--	--

Pour qu'un sentier réponde à ces vocations, aux aspects multiples, il doit présenter un certain nombre de qualités, dont les plus importantes sont attachées à ses caractéristiques et à son environnement, qui doivent le rendre agréable et attrayant ; tracé sinueux pour que l'aspect du cadre varie au rythme de la marche, sol sain qui le rende praticable et facile, largeur suffisante pour marcher deux de front (et permettre éventuellement le passage d'un engin léger pour son entretien), circuits bien étudiés, etc... Ses abords peuvent nécessiter un traitement particulier afin que l'agrément de la promenade soit maintenu en tous les points de son parcours : éclaircie du sous-bois, dégagement des vues, plantation, curage de mares, etc...

Le long de son tracé, qui doit être balisé et constamment entretenu en parfait état, quelques aménagements peuvent beaucoup le valoriser :

- au départ : parcs de stationnement pour les véhicules, plans, panneaux descriptifs ou explicatifs, etc...
- en chemin : clairières, bancs pour le repos, points d'eau, abris, etc...

Traité avec goût, un sentier rendra un service et procurera un plaisir que beaucoup attendent.

Je vous demande donc de bien vouloir vous attacher à ce que ce type de réalisations soit présent à l'esprit des promoteurs de l'équipement des forêts et de l'espace naturel pour la récréation, et soit étudié avec tout le soin désirable sans être considéré comme un problème mineur.

II — Les sentiers de grande randonnée —

Une association, régie par la Loi de 1901, le Comité National des Sentiers de Grande Randonnée, 65, avenue de la Grande Armée Paris 16⁰, poursuit depuis de nombreuses années, grâce à des aides bénévoles, le balisage de routes, chemins et sentiers existants pour constituer des itinéraires piétonniers traversant continûment toute la France. Vous trouverez en annexe une documentation sur ses réalisations.

L'intérêt de ce travail, sa nature, ainsi que son importance m'ont conduit à subventionner cette association pour son fonctionnement et à envisager d'élargir exceptionnellement, en sa faveur, les principes d'octroi des subventions du chapitre 61—80 article 6 : celles-ci pourront être allouées désormais pour la réalisation de nouveaux sentiers de grande randonnée, ou de leurs équipements annexes, en forêt, quel qu'en soit le propriétaire, ou hors-forêt.

Les règles suivantes présideront à l'octroi de ces subventions :

1) Nature des participations respectives de l'État et du Comité National aux travaux

L'aide de l'État correspondra en principe à la valeur des fournitures nécessaires au balisage des sentiers et à l'aménagement des haltes : petits matériaux, peinture, outils, etc..., le Comité National des Sentiers de Grande Randonnée, maître de l'ouvrage, fournissant la main d'oeuvre dans une proportion au moins égale en valeur.

La construction des gîtes n'est pas visée par les présentes dispositions : elle relève d'autres procédures telles que celles relatives à la réalisation de gîtes d'étapes ou de gîtes ruraux ou encore à l'équipement des forêts pour la récréation.

2) Présentation des demandes de subventions :

Le Comité National des Sentiers de Grande Randonnée, considéré comme le maître de l'ouvrage, pourra solliciter auprès de vous une subvention de l'État sur le Chapitre 61-80 article 6 pour la réalisation de sentiers, et éventuellement de leurs annexes.

Le devis présenté à l'appui de sa demande fera ressortir la nature et la valeur des fournitures nécessaires d'une part, la valeur de la main-d'oeuvre d'autre part.

Le Comité National des Sentiers de Grande Randonnée fera son affaire de l'accord des propriétaires des terrains traversés, et de leurs ayants-droits, sur les travaux à réaliser. En cas de traversée de forêts domaniales, ou plus généralement de forêts soumises, l'avis conforme de l'Office National des Forêts sur les travaux correspondants devra être joint à la demande de subvention.

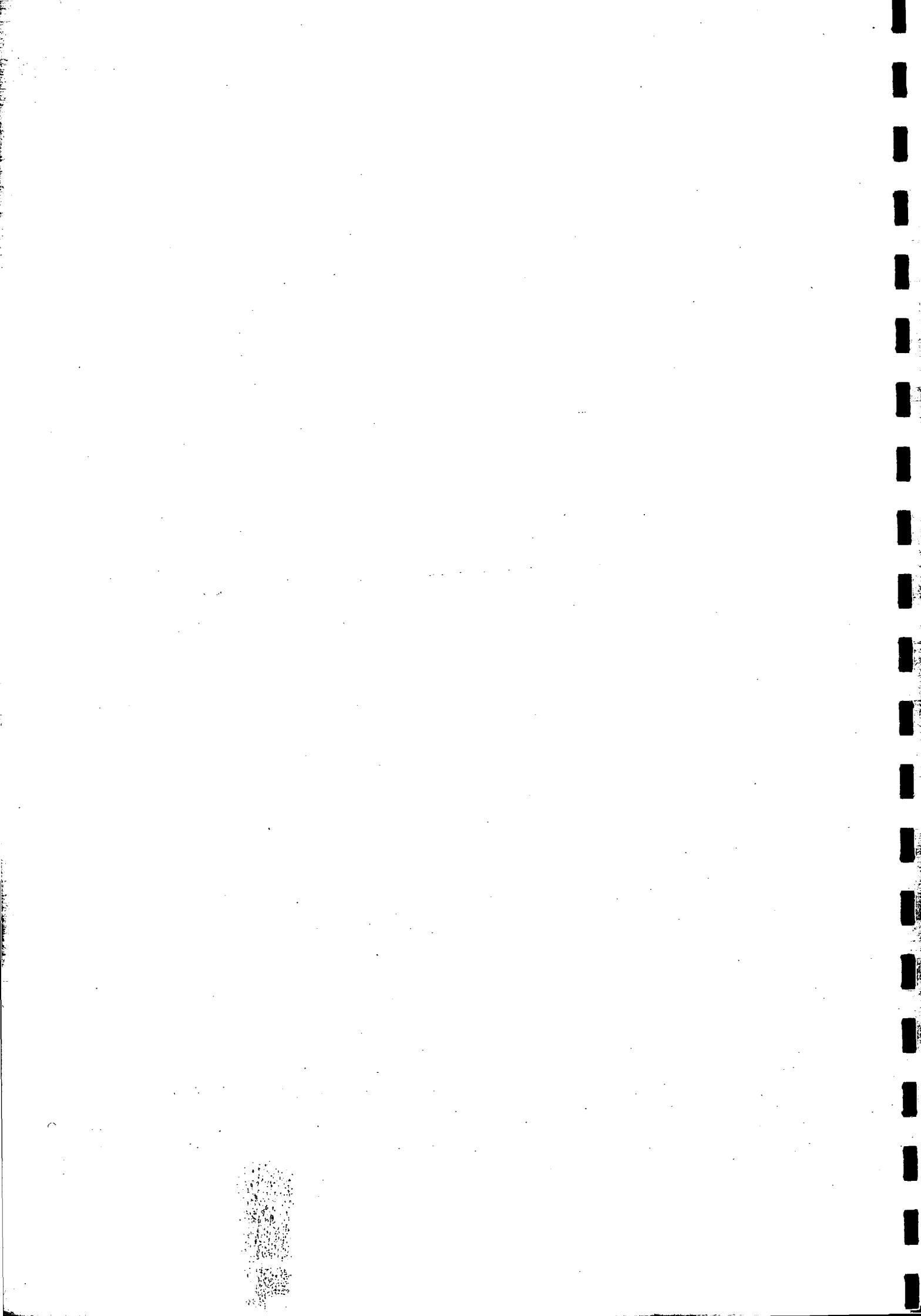
3) Envoi des dossiers

Les demandes ainsi présentées me seront ensuite adressées suivant la procédure ordinaire, définie par la circulaire ER/F2/1 n° 4526 du 9 Novembre 1966.

Je vous demande de bien vouloir apporter, dans toute la mesure du possible, votre aide aux Délégués du Comité des Sentiers de Grande Randonnée pour la réalisation des travaux qu'ils entreprennent et dont je tiens à souligner tout l'intérêt.

Pour le Ministre et par autorisation
LE DIRECTEUR DES FORETS

-signé : L. VELAY



Le Délégué de la Drome

à

Monsieur le Délégué Général du C.N.S.G.R.
92, rue de Clignancourt

75883 PARIS – Cédex 18

A l'occasion du débat à ARBONNE le 21 Octobre 1973, au sujet des subventions, vous m'avez demandé de vous faire le point sur cette question.

Je vous précise tout d'abord que la circulaire du Ministère de l'Agriculture jointe à votre note n° 5 du 11 Octobre 1968 constitue toujours encore le document de base sur lequel se fonde l'Administration pour accorder des subventions.

Seules la nature des documents à fournir et les modalités d'attribution ont été modifiées.

PRINCIPE :

- La demande doit être basée sur un travail à réaliser (création de sentiers) et accompagnée d'un projet sommaire comprenant :
 - 1 note explicative
 - 1 plan (carte au 1/50 000ème ou autre)
 - 1 devis.
- Ce projet doit être approuvé par l'Organisme en l'espèce le C.N.S.G.R. sous forme d'une décision du Conseil d'Administration portant financement des travaux.

En principe la subvention sera de 50 %.

Dans des cas exceptionnels, elle a été de 80 %.

Il est bien entendu que la part du C.N.S.G.R. est représentée par la main d'oeuvre bénévole.

L'accord de l'Administration a lieu sous forme d'une décision de subvention. Dès cet instant, les travaux sont réalisables.

Après achèvement, il sera fourni un décompte établi dans la même forme que le devis qui sera vérifié, en principe, par l'Administration qui versera à ce moment la subvention.

Je précise, par ailleurs, que les travaux de grosses réparations sont assimilés à des travaux neufs de sorte que la remise en état d'un ancien chemin ou sentier dégradé peut être assimilée à la création d'un nouveau sentier.

Ces travaux figureront sous le vocable " Remise en état d'un sentier" et non entretien de sentiers.

Je vous fais parvenir, ci-annexé, un exemplaire du dossier que j'ai établi à l'appui de la demande de subvention pour 1974, ainsi qu'un extrait de décision du Conseil d'Administration qu'il y a lieu de compléter et signer.

L'original me sera retourné, le double peut servir de modèle pour les autres délégations.

Le Délégué Départemental.

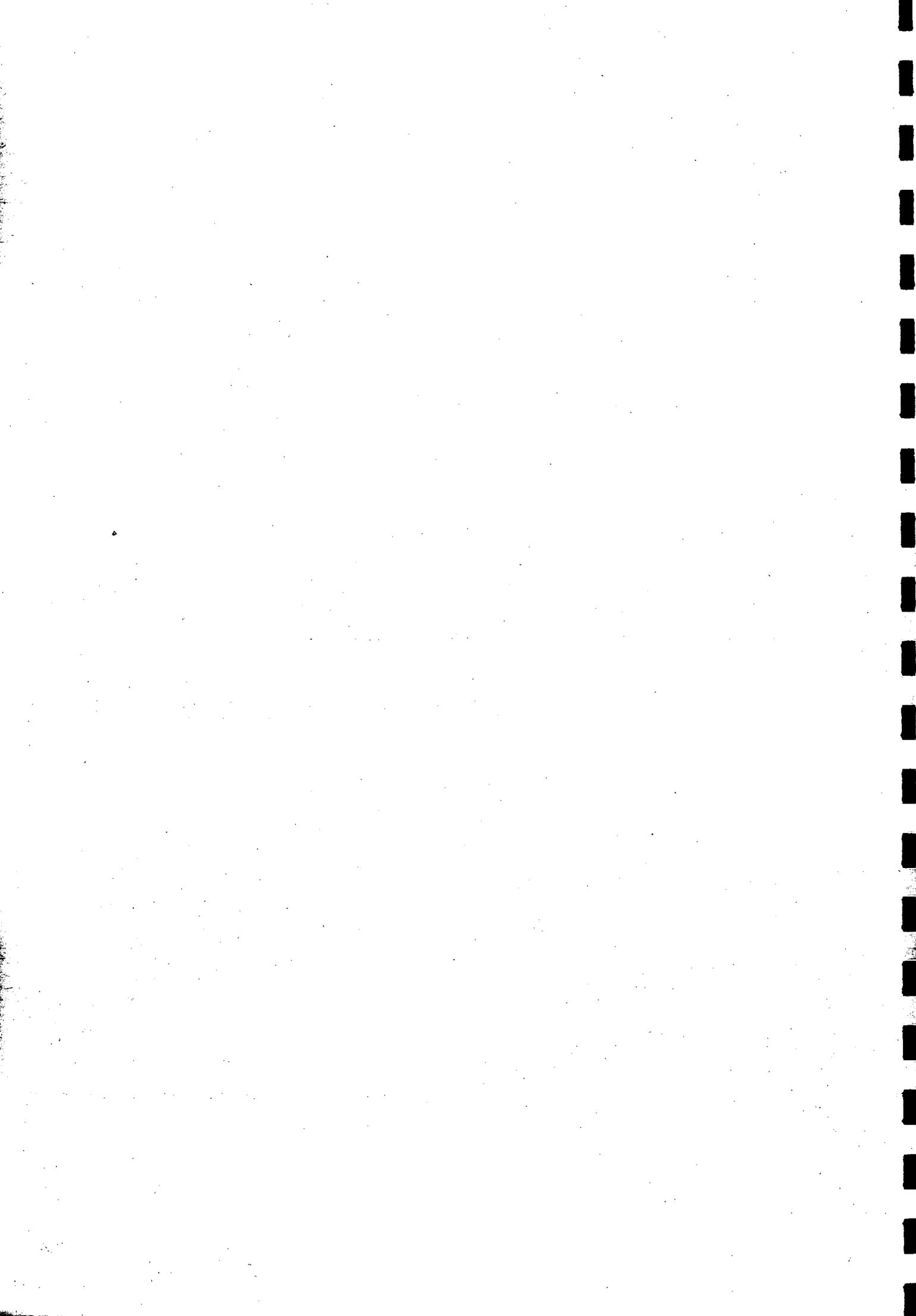
3.3 – PISTES CYCLABLES

Les études d'implantation et de réalisation de pistes cyclables sont généralement établies par les Directions Départementales de l'Équipement après déclassement des voies ferrées, et achats des terrains par la collectivité.

Le financement est assuré par :

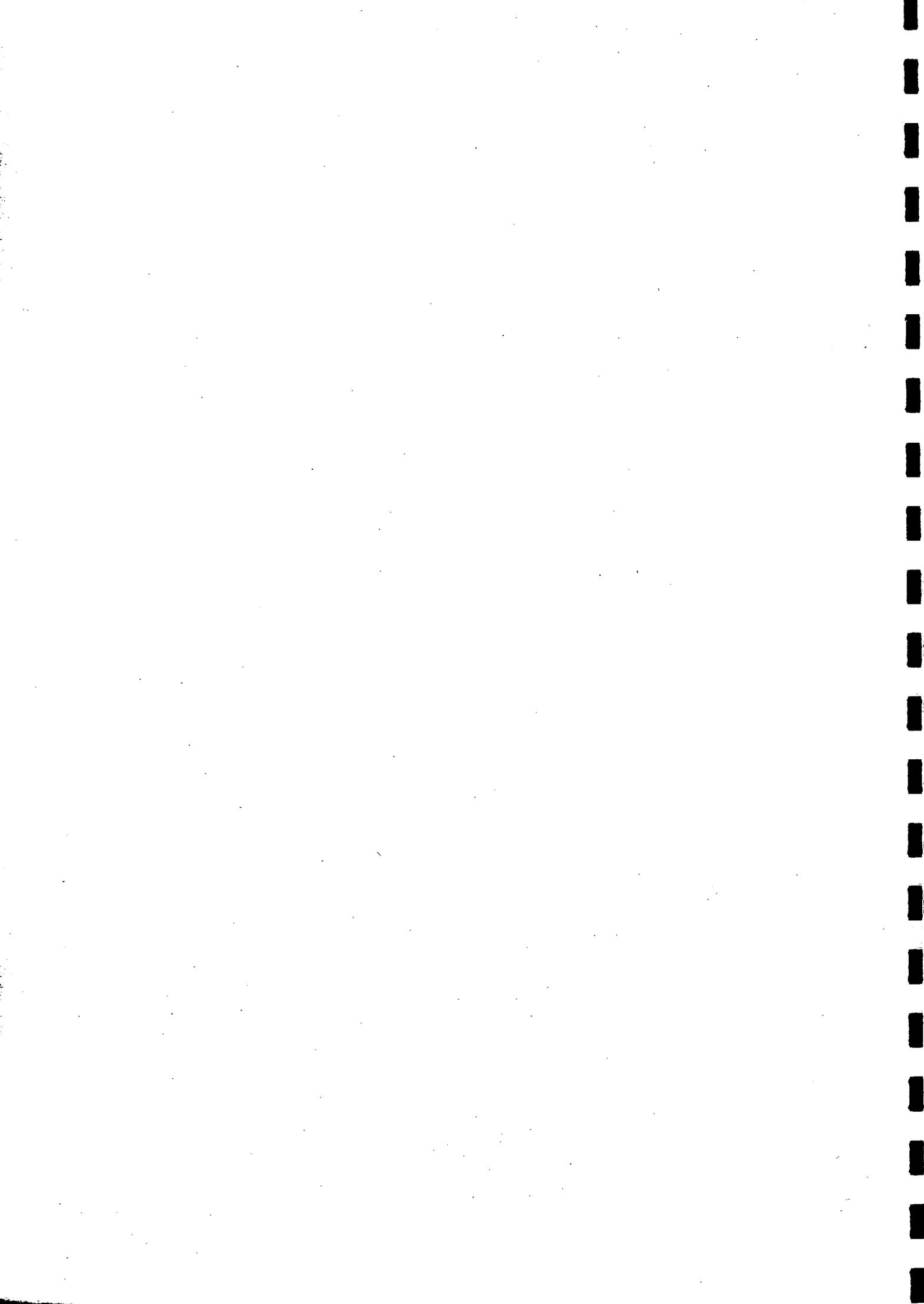
- Crédits nationaux
 - Jeunesse et Sports (Direction des Équipements)
 - Ministère de la qualité de la vie (FIANE)
 - Ministère de l'Équipement (A la suite des circulaires du Ministre sur l'utilisation des deux roues (voir ci-dessous), des crédits ont été affectés à la Direction des Routes pour la réalisation de ces ouvrages).
- Crédits déconcentrés

Les administrations peuvent faire appel, pour la recherche, et l'implantation des pistes cyclables, aux conseils de l'Union National associations s'intéressant au sport cycliste et au cyclotourisme.



ANNEXE 4

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES D'ORIENTATION



**MAINTIEN DES EMPRISES DÉCLASSÉES DE LA S.N.C.F.
DANS LE DOMAINE DE L'ÉTAT OU DES COLLECTIVITÉS LOCALES**

Intérêt du maintien des emprises déclassées de la SNCF dans le domaine de l'État ou des collectivités locales

La régression des chemins de fer secondaires ne signifie pas pour autant la diminution des besoins de communications qui s'expriment sous des formes nouvelles : gazoducs, oléoducs, couloirs de lignes à haute tension pour le transport d'énergie ; routes, pistes cyclables, équestres, pédestres pour les déplacements de personnes.

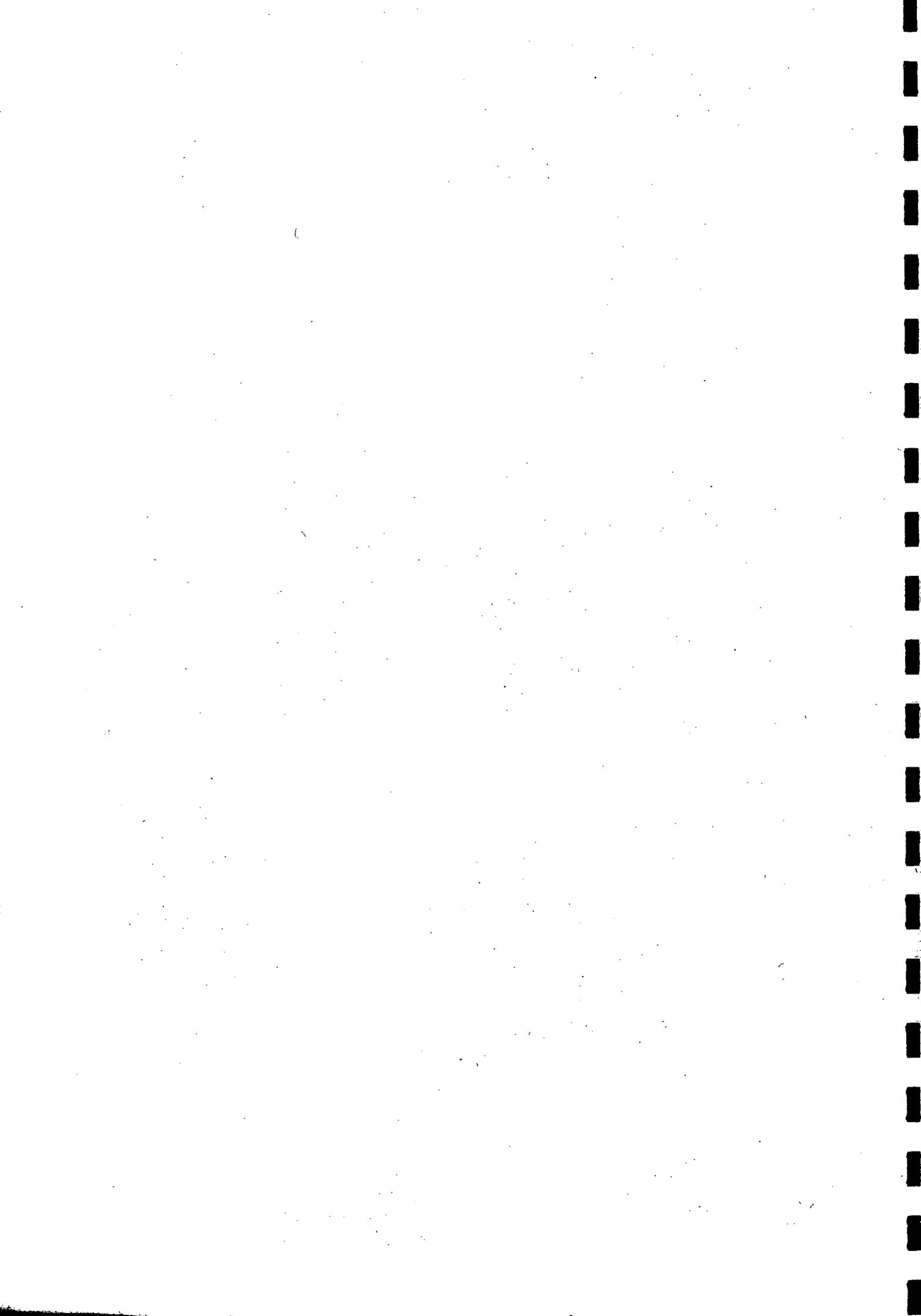
Il paraît illogique d'annihiler des emprises publiques linéaires que l'on devra, tôt ou tard, reconstituer par ailleurs à tel ou tel titre, et à un coût élevé pour la collectivité.

Ceci plaide pour le maintien des anciennes emprises de la SNCF dans le domaine de l'État, ou des collectivités locales (départements), soit à titre de réserve foncière non affectée, soit de préférence en vue d'une première utilisation qui n'hypothèque pas l'utilisation future du domaine ni sa continuité.

Extrait de la décision du 11.07.1975 du comité interministériel d'aménagement du territoire

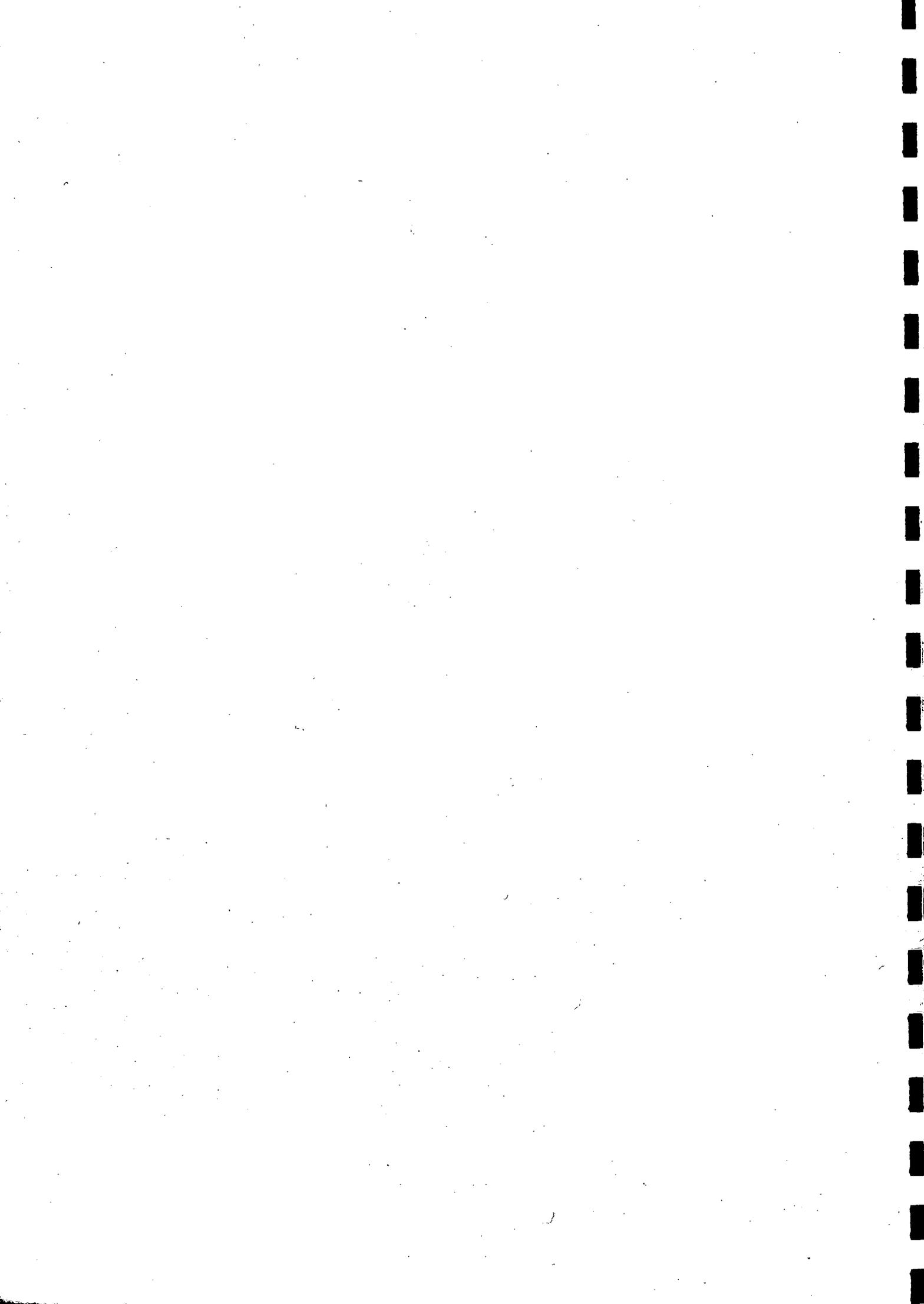
Le Ministre d'État chargé de l'aménagement du territoire est autorisé à proposer aux départements en-dehors de la région parisienne, une subvention de 50 % pour acquérir toute emprise déclassée de la SNCF, en vue de préserver intégralement la trouée de communication qu'elle constitue, c'est-à-dire en la conservant comme réserve foncière non affectée ou en lui donnant une affectation publique autre que routière, et de caractère révocable.

Des transferts du FIAT au chapitre 65-40 du Ministère d'Équipement seront décidés, en tant que de besoin pour rendre possible l'attribution de telles subventions. Ces subventions ne seront attribuées que moyennant l'engagement, de la part des départements bénéficiaires, de ne procéder à aucune aliénation des emprises déclassées ainsi acquises.



4_1

UTILISATION DES DEUX ROUES



Le Ministre de l'Équipement

à

Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement

s/c de Monsieur le Préfet

OBJET : Réhabilitation et promotion des aménagements destinés à favoriser les déplacements en bicyclette et en cyclomoteur.

Le Gouvernement a demandé à tous les Français d'économiser l'énergie.

La crise de l'énergie, la lutte désormais engagée contre le gaspillage, la nécessité de concevoir et aménager des villes plus humaines, nous conduisent à examiner avec un nouvel état d'esprit la conception et le fonctionnement de notre système de transports en privilégiant les modes de transport qui consomment le moins d'énergie, tels que les transports collectifs et les bicyclettes et cyclomoteurs.

L'aménagement des villes qui fait l'objet d'études et d'opérations menées en collaboration étroite avec les collectivités locales doit, pour ce qui le concerne, tirer des conséquences de cette nouvelle nécessité qui peut rejoindre, au demeurant, celle d'une recherche de la qualité de la vie quotidienne.

Dans cet esprit, je crois devoir rappeler que plus de 40 % des ménages français ont une bicyclette et 26 % un vélomoteur ; que le parc des deux roues atteint près de 18 millions d'unités ; que la bicyclette et le vélomoteur constituent le mode privilégié de déplacements des ouvriers — 50 % d'entre eux — et des enfants en âge scolaire.

Or, nous devons constater que cet important phénomène se trouve pratiquement ignoré par les techniciens de la ville qui, considérant la part relative décroissante de ce mode de déplacement, s'en sont trop souvent désintéressés. Les efforts de prévision, d'investissement et de gestion se sont donc concentrés sur les modes de transport lourd, le développement du rôle de l'automobile et les grands principes urbains de la séparation et la spécialisation des zones d'extension. Si ces réflexions prospectives sont nécessaires, elles ne doivent pas être trop exclusives ou trop abstraites, faute de quoi elles risqueraient de négliger des modes ou des types de déplacements d'une grande importance pour la vie quotidienne de beaucoup de personnes.

L'utilisation de la bicyclette et du cyclomoteur comme moyen de déplacement urbain, est susceptible de jouer un rôle utile et important si les aménageurs et les autorités locales s'attachent à en favoriser l'usage par une conception intelligente des voiries. Le citadin y est certainement favorable si l'on s'en tient à l'exemple de pays voisins, au climat souvent plus difficile que le nôtre. La ville ne peut qu'y gagner en qualité par la réduction des pollutions. Il reste à faire en sorte que la sécurité des usagers soit mieux assurée. C'est une affaire de conception et d'aménagement.

Le recensement des accidents de la circulation en zone urbaine fait ressortir que 32 % des accidents concernent des utilisateurs de deux roues (des cyclistes pour 5 %, des cyclomotoristes pour 27 %). Des études étrangères ont montré que la réalisation de pistes cyclables augmentait toujours la sécurité des cyclistes et cyclomotoristes, dans la mesure où elles étaient réalisées avec de bonnes caractéristiques ; dans notre pays, certaines réalisations s'étant avérées de ce point de vue insuffisantes, la réalisation des pistes cyclables s'est ralentie ces dernières années en France. Une amélioration dans la conception des projets était donc nécessaire pour que se produise un nouvel essor. A cet effet, vous recevrez incessamment un guide technique des aménagements à réaliser en faveur des cyclistes et des cyclomotoristes, qui vous donnera tous les renseignements nécessaires pour la réalisation de ces infrastructures. Des mesures réglementaires sont également en cours d'étude pour améliorer la sécurité des usagers des deux roues.

La présente note d'orientation vise à développer le rôle de la bicyclette et du cyclomoteur. Je vous demande de mettre en oeuvre les directives générales qu'elle contient à tous les stades de votre action administrative. Vous y associerez naturellement les élus locaux, notamment au sein des commissions locales d'élaboration des schémas directeurs, d'aménagement et d'urbanisme, et des groupes de travail pour les plans d'occupation des sols. Vous encouragerez toutes les initiatives qui seraient prises en ce sens.

Les administrations centrales concernées sont à votre disposition et vous apporteront leur aide et leur conseil.

Par la présente directive, je vous demande de prendre désormais en compte, de manière explicite, le problème des déplacements en bicyclette ou en cyclomoteur dans les documents d'urbanisme, dans les aménagements de quartiers nouveaux, dans la création de voie, dans l'établissement de plans de circulation et aussi dans votre rôle de service constructeur ou conseil.

I — Dans les documents d'urbanisme

Les schémas directeurs devront prendre en compte sur le rôle de la bicyclette et des deux roues et fixer, le cas échéant, les principes de la politique menée en leur faveur, pour certaines relations domicile-travail ou domicile-établissement scolaire, pour le rabattement sur les gares de transports en commun ou pour le cyclotourisme dans les zones proches des villes, ou attractives sur le plan touristique.

Les plans d'Occupation des Sols devront préciser les dispositions prévues en faveur des usagers actuels et futurs. Le rapport de présentation précisera les actions menées ; un document graphique particulier pourra montrer, dans les zones urbaines comme dans les zones naturelles, les voies sur lesquelles la circulation des vélos sera facilitée et comment un réseau de voies ouvertes aux cyclistes permet de parcourir l'ensemble de l'agglomération. Je rappelle que vous pouvez créer des servitudes pour des voies spécialisées pour les cycles ou les piétons, comme pour les voies ouvertes à la circulation automobile ou générale.

Les largeurs d'emprise prévues pour les voies futures devront permettre, toutes les fois que cela apparaîtra souhaitable, la création de pistes cyclables.

II -- Dans les projets d'aménagement

Les plans d'aménagement des zones d'aménagement concerté, les plans des opérations de construction H.L.M. importantes, les plans des grands lotissements d'habitat, les plans des opérations d'aménagement des centres urbains, devront préciser les dispositions prises pour faciliter les transports par bicyclette à l'intérieur de la zone comme entre la zone et le reste de l'agglomération (spécialement les zones d'emploi industriel, les gares de transports en commun, les établissements scolaires du 2ème degré).

Pour toutes les zones industrielles, les liaisons cyclables entre la zone et les centres d'habitation les plus proches devront être précisées. Ces liaisons pourront faire partie de la desserte primaire ou secondaire de la zone.

III -- Dans les projets de création ou d'aménagement de voie

En France, la longueur des pistes cyclables représente 0,35 % de celle du réseau routier, alors qu'elle est de l'ordre de 10 % en République Fédérale Allemande par exemple.

Un effort considérable est donc à accomplir. Indépendamment des directives techniques particulières en cours de préparation qui vous parviendront ultérieurement, je vous donne d'ores et déjà ces premières indications.

— Les projets d'aménagement des voies existantes devront apporter toutes précisions sur l'usage, actuel et futur, de ces voies par les cyclistes. La continuité des itinéraires cyclistes devra être maintenue ou rétablie, fut-ce au prix d'un ouvrage particulier. Les rétablissements de communications devront également permettre de protéger les continuités essentielles des itinéraires cyclistes.

Les pistes cyclables ne sont pas forcément liées dans leur tracé aux routes et peuvent s'en écarter pour suivre un itinéraire propre, fonction des emprises disponibles, des contraintes techniques spécifiques et de la desserte souhaitable. A cet égard, certaines emprises à faible pente telles que voies ferrées d'intérêt secondaire désaffectées ou anciens chemins de halage peuvent offrir des possibilités d'utilisation nouvelle, elles présentent en général un intérêt touristique évident.

Les bandes cyclables, en bordure directe de la chaussée et au même niveau que celle-ci, sont déconseillées car elles offrent une sécurité très inférieure à celle de la piste cyclable.

– Les projets de voie nouvelle devront préciser si, compte tenu du rôle de la voie, on peut s'attendre ou non à une demande réelle pour son utilisation par des cyclistes. On devra systématiquement examiner la possibilité et l'opportunité de créer des pistes cyclables.

– Les plans de circulation devront toujours comporter une analyse du trafic cycliste actuel, des principaux itinéraires empruntés et des améliorations qu'on envisage (aménagement sur place, créations d'autres itinéraires, etc...).

IV – Dans votre rôle de conseil ou de constructeur pour compte d'autres maîtres d'ouvrages .

– J'attire par ailleurs l'attention des présidents de Conseils Généraux et des Maires des communes les plus importantes sur l'intérêt qui s'attache à promouvoir une politique active en faveur des usagers de la bicyclette. Je compte sur vous pour étudier avec le plus grand soin tous les projets qu'ils vous soumettront pour étude ou pour avis, et pour prendre toutes initiatives utiles de proposition ou de suggestion.

– Vous intervenez en tant que constructeur dans la construction des écoles, des lycées et C.E.S., des hôpitaux et de nombreux édifices. Vous veillerez à cette occasion à ce que leur accès à vélos soit toujours possible, dans des conditions correctes de confort et de sécurité, et à ce que les parcs à vélos nécessaires soient bien prévus.

– Depuis quelques années, on constate une demande croissante en parcs à vélos près des gares. Vous veillerez donc à ce que les projets d'aménagement de gares et des parcs à voitures qui y sont liés, permettent un accès aisé pour les cyclistes ainsi que les abris nécessaires pour ranger dans un endroit aussi près que possible des bâtiments de la gare, les bicyclettes ou vélomoteurs.

– Vous examinerez, dans les projets de construction d'immeubles, les dispositions prises pour les parcs à vélos (importance, facilité d'accès), et vous n'hésitez pas à attirer l'attention des constructeurs sur les projets qui vous paraîtraient les plus insuffisants.

V – Recensement des projets

Afin de permettre d'étudier les perspectives et les conditions de financement des réalisations destinées à faciliter ou favoriser l'usage des véhicules à deux roues, je vous demande de recenser, quels que soient leur état d'avancement et la catégorie juridique de la voie (nationale, départementale ou communale), les projets de pistes cyclables que vous connaissez. Vous me préciserez, sous le double timbre D.A.F.U. et D.R.C.R., le montant des travaux à effectuer et la date envisageable de lancement des travaux pour les projets les plus avancés.

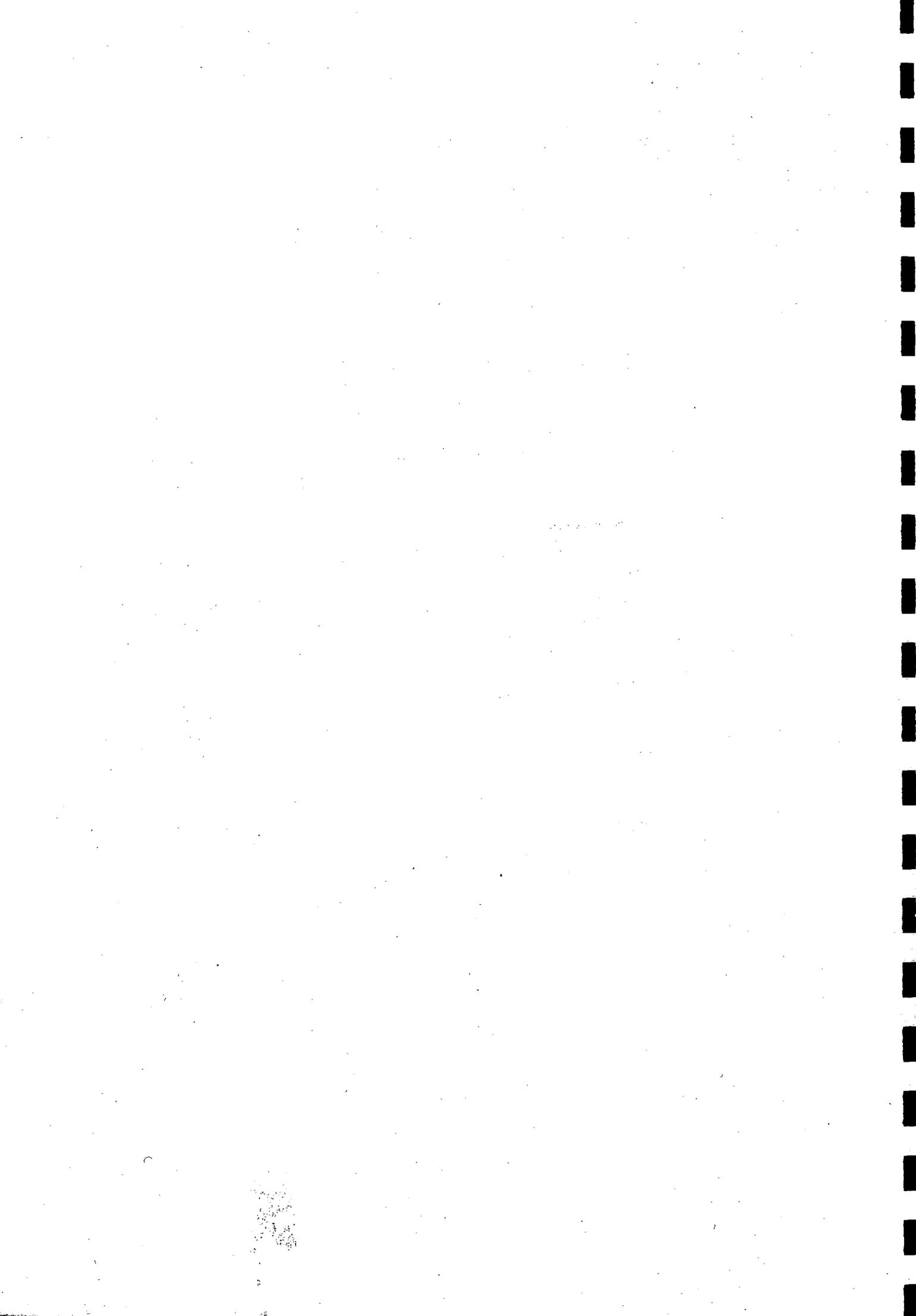
Vous ferez de même un recensement des aménagements de sécurité et de confort qui vous paraîtraient de première nécessité et réalisables à court terme.

Toutes les fois que cela sera encore possible, vous examinerez s'il n'y a pas lieu d'apporter dans les projets routiers des compléments aux Avant-Projets Sommaires (A.P.S.), voire aux Avant-Projets Détaillés (A.P.D.) en cours d'approbation.

Ces premières directives qui seront ultérieurement complétées par des instructions techniques et financières marquent ma volonté de vous voir prendre en compte, de mieux en mieux, les préoccupations quotidiennes de millions d'usagers. Je vous demande de prendre en main personnellement leur application, en veillant à leur diffusion aussi large que possible à l'intérieur de votre service, en recherchant l'adhésion la plus grande des élus responsables des collectivités locales et en apportant une attention soutenue aux suites qui leur seront données.

Vous voudrez bien me rendre compte d'ici la fin de l'année du résultat du recensement demandé, des projets que vous pourriez réaliser à partir de 1975 et des principaux problèmes — problèmes de principe ou problèmes pratiques — que pose l'application de ces directives.

Robert GALLEY



Monsieur le Maire,

J'ai déjà manifesté publiquement ma volonté de faire réaliser un urbanisme qui réponde d'abord aux problèmes de vie quotidienne des habitants.

Les efforts consacrés depuis de longues années aux problèmes généraux du développement urbain, et qui se manifestent notamment par l'élaboration des Schémas-Directeurs d'Aménagement d'Urbanisme et des Plans d'Occupation des Sols ne doivent pas faire oublier la nécessité de penser aux problèmes concrets de toutes les catégories d'usagers.

Dans cet ordre d'idée, je note que notre pays comporte quinze millions de cyclistes, et que les deux roues constituent un mode de déplacement important et appelé à se développer, notamment pour les ouvriers, les étudiants et les enfants en âge scolaire.

J'ai donc adressé à mes services une directive générale, que je vous prie de trouver ci-joint, leur demandant de veiller, quel que soit le domaine dans lequel s'exerce leur activité, à faciliter l'usage des deux roues.

Naturellement, une telle action ne peut se développer qu'en liaison étroite avec les élus municipaux qui sont les représentants de la population et qui exercent directement les plus importantes responsabilités dans ce domaine.

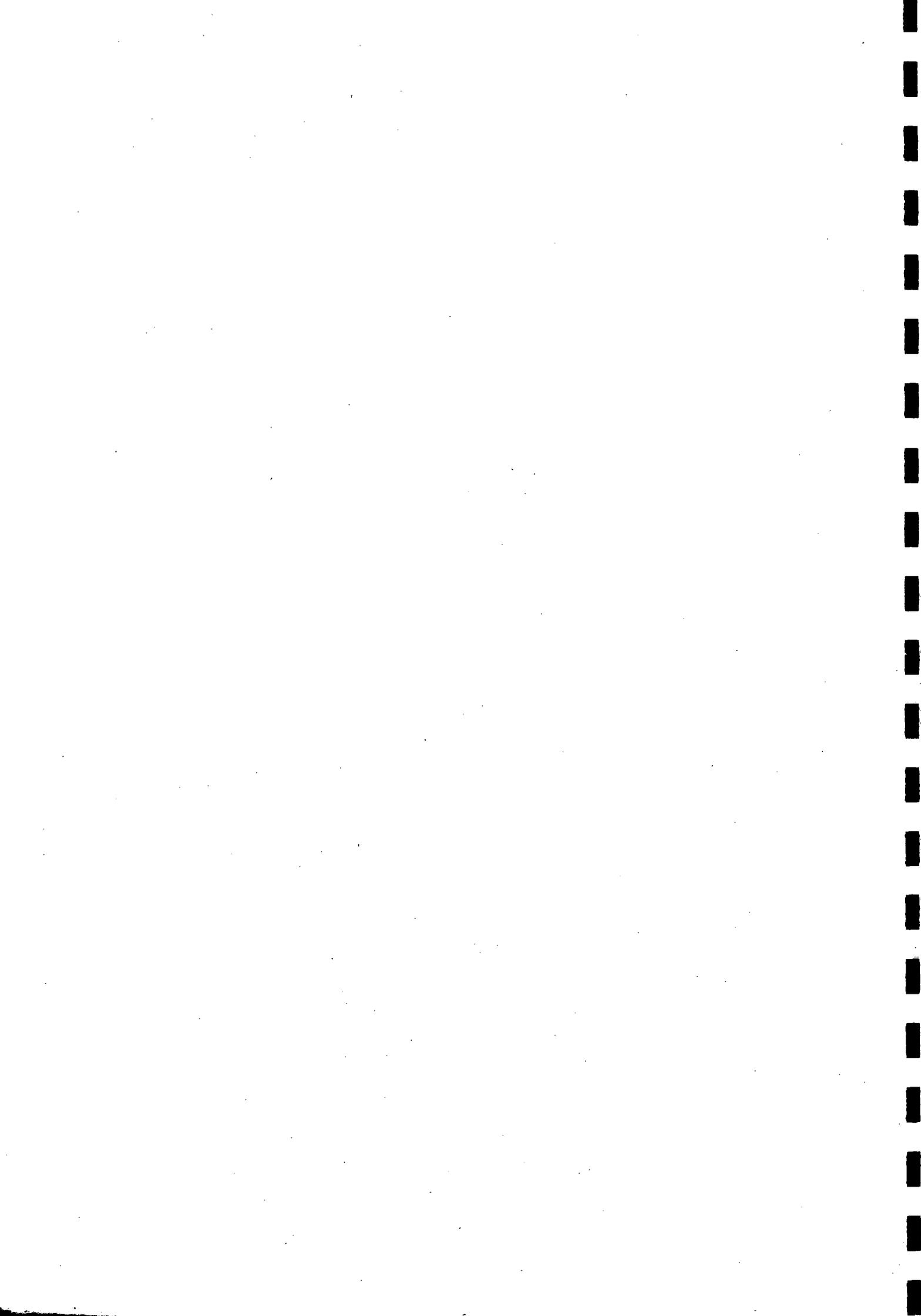
Je souhaite que vous puissiez veiller à ce que les actions d'aménagement de tous ordres prennent en compte les problèmes des usagers des deux roues, et je compte dégager des moyens de financement permettant d'aider la réalisation des projets les plus intéressants qui me seraient proposés.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur le Maire

s/c de Monsieur le Préfet

Robert GALLEY



Paris, le 7 Novembre 1974

**DIRECTIVES CONCERNANT LES RÉALISATIONS DESTINÉES A FAVORISER
L'USAGE DES VÉHICULES A DEUX ROUES**

Répondre aux aspirations des Français à une meilleure qualité de vie, économiser l'énergie. A ce double objectif que s'est assigné le Gouvernement, la promotion de l'usage des deux roues peut contribuer à apporter un élément de réponse.

La politique du Ministre de l'Équipement est d'abord de répondre aux préoccupations quotidiennes des Français en concevant et en aménageant des villes plus humaines, et en mettant à leur disposition les équipements et infrastructures qu'ils attendent.

Aujourd'hui, nous constatons que notre pays compte 15 millions de cyclistes, et que les deux roues constituent un mode de transport appelé à se développer au sein d'une population qui lui est de plus en plus favorable, tant pour assurer ses déplacements utilitaires que sous l'aspect touristique et sportif.

La crise de l'énergie, la lutte contre le gaspillage et la pollution contribuent à accélérer ce phénomène.

o

o

o

La sécurité des usagers constitue le souci majeur. Le développement des pistes cyclables et l'amélioration de leur conception sont deux éléments susceptibles de permettre l'essor des deux roues dans de meilleures conditions de sécurité.

C'est pourquoi, le Ministre de l'Équipement adresse aujourd'hui aux Directeurs Départementaux de l'Équipement une directive les invitant, en association avec les élus locaux, à prendre désormais en compte le problème des déplacements en deux roues dans les documents d'urbanisme, dans les aménagements de quartiers nouveaux, dans la création de voies et l'établissement de plan de circulation.

Actuellement, on compte en France, 952 km de pistes et bandes cyclables. Un recensement des différents projets a été demandé avant la fin de l'année. Il permettra notamment de chiffrer l'effort financier qui devra être fourni en collaboration avec les collectivités locales. D'ores et déjà, le projet de budget du Ministère de l'Équipement pour 1975 prévoit une dotation de 1 MF pour la création de pistes cyclables sur les seules routes nationales.

Parmi les projets en cours ou à l'étude, il faut citer :

- la réalisation pilote de la ville de Castres,
- les projets des villes nouvelles, notamment à Évry et à Trappes,
- le réseau de Caen.

Parallèlement, un « Guide Technique des aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes » réalisé par le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, va être adressé aux Directeurs Départementaux de l'Équipement, afin de permettre la normalisation des caractéristiques des pistes cyclables, et l'amélioration de la conception des projets.

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DU TOURISME

DIRECTION DES PORTS MARITIMES
ET DES VOIES NAVIGABLES

263-0

Non parue J.O.

642 (72-59)

Voies navigables — 2^o bureau

CIRCULAIRE N^o 72-114 DU 29 JUILLET 1972
relative à la circulation des cyclotouristes
sur les chemins de halage

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Équipement, du Logement et du Tourisme

à

Messieurs les chefs de service de navigation ;

Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement chargés d'un
service de navigation ;

Messieurs les ingénieurs généraux chargés d'une inspection de navigation
(pour information).

Mon attention a été appelée sur les services que les chemins de halage pourraient
rendre également au développement du cyclotourisme.

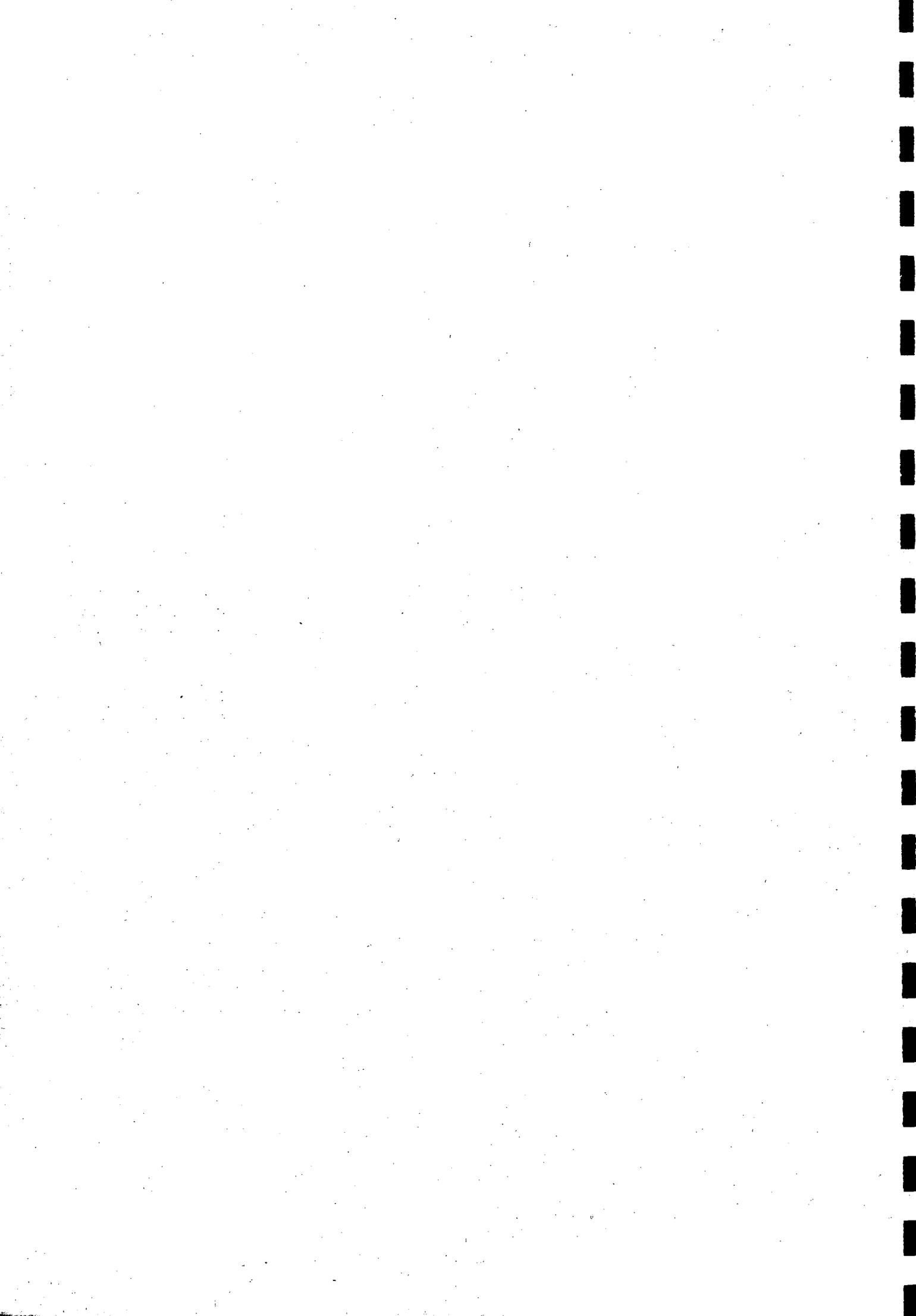
Après examen, je vous informe que dans les cas (1) où il ne paraît pas recom-
mandé d'ouvrir les chemins de halage à la circulation générale mais plutôt de les conserver pour
certaines catégories d'usagers, je ne vois aucun inconvénient à ce que certains de ces chemins
soient réservés à la pratique du cyclotourisme.

Dans ce cas, la collectivité locale bénéficiaire de la procédure de superposition de
gestion devra mettre en place une signalisation appropriée, autant que possible avec la participa-
tion éventuelle du club de cyclotourisme intéressé.

Pour le Ministre et par délégation :
Le Directeur des ports maritimes
et des voies navigables,

J. CHAPON

(1) Visés au paragraphe 4 de la circulaire N^o 72-90 du 14 Juin 1972 relative à l'utilisation des
chemins de halage pour la circulation des véhicules automobiles. Superposition de gestion.



MINISTERE DE L'ÉQUIPEMENT

Service de Presse

Tél. 325-24.63

Postes 40.75

40.73

40.71

Paris, le 31 Octobre 1974

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le Ministre de l'Équipement a reçu, le jeudi 30 Octobre, M. NEUWIRTH, député de la Loire, Président de l'Union nationale des deux roues qui était accompagné de MM. Marc EYROLLES et Henri VIAUX, respectivement Président et Directeur Général du Touring Club de France.

M. NEUWIRTH a présenté au Ministre les principales conclusions des travaux des états généraux du tourisme cycliste qui se sont déroulés à Saint-Étienne les 11 et 12 Octobre et a tenu à le remercier de la communication très encourageante qu'il avait transmise à cette occasion.

Le Ministre a fait siennes certaines des idées et propositions qui lui ont été exposées et dont la mise en oeuvre favoriserait le développement de l'usage de la bicyclette en tant qu'instrument de loisir et moyen de transport. Il a nettement insisté sur la volonté de promouvoir une politique active en faveur des deux roues qui va dans le sens de l'effort national en matière d'économie des produits pétroliers.

Le Ministre de l'Équipement a précisé les objectifs qu'il avait fixés à ses services et qui vont se traduire par l'envoi aux directeurs départementaux de l'Équipement d'une directive qui présente sa "philosophie" sur le rôle des deux roues et la place qu'il convient de leur donner, en particulier dans les documents d'urbanisme.

Leur rôle n'est pas seulement économique mais aussi écologique et humain. Le "deux roues" respecte en effet l'encirronnement et par ses qualités de simplicité et de souplesse d'adaptation, il est très près de la vie quotidienne. Il convient de lui réserver une véritable place dans la cité qui puisse aller de l'aménagement de pistes sur le bas côté des routes jusqu'à la création de voies spécialisées.

Les études se feront bien sûr dans le respect de certaines règles techniques qui sont précisées dans un guide en cours de diffusion où est faite l'analyse des aménagements indispensables en faveur des deux roues et de leur sécurité propre sur laquelle le Ministre désire se montrer particulièrement vigilant.

L'aspect "touristique" a bien-sûr aussi été mis en avant et toutes incitations en la matière seront encouragées.

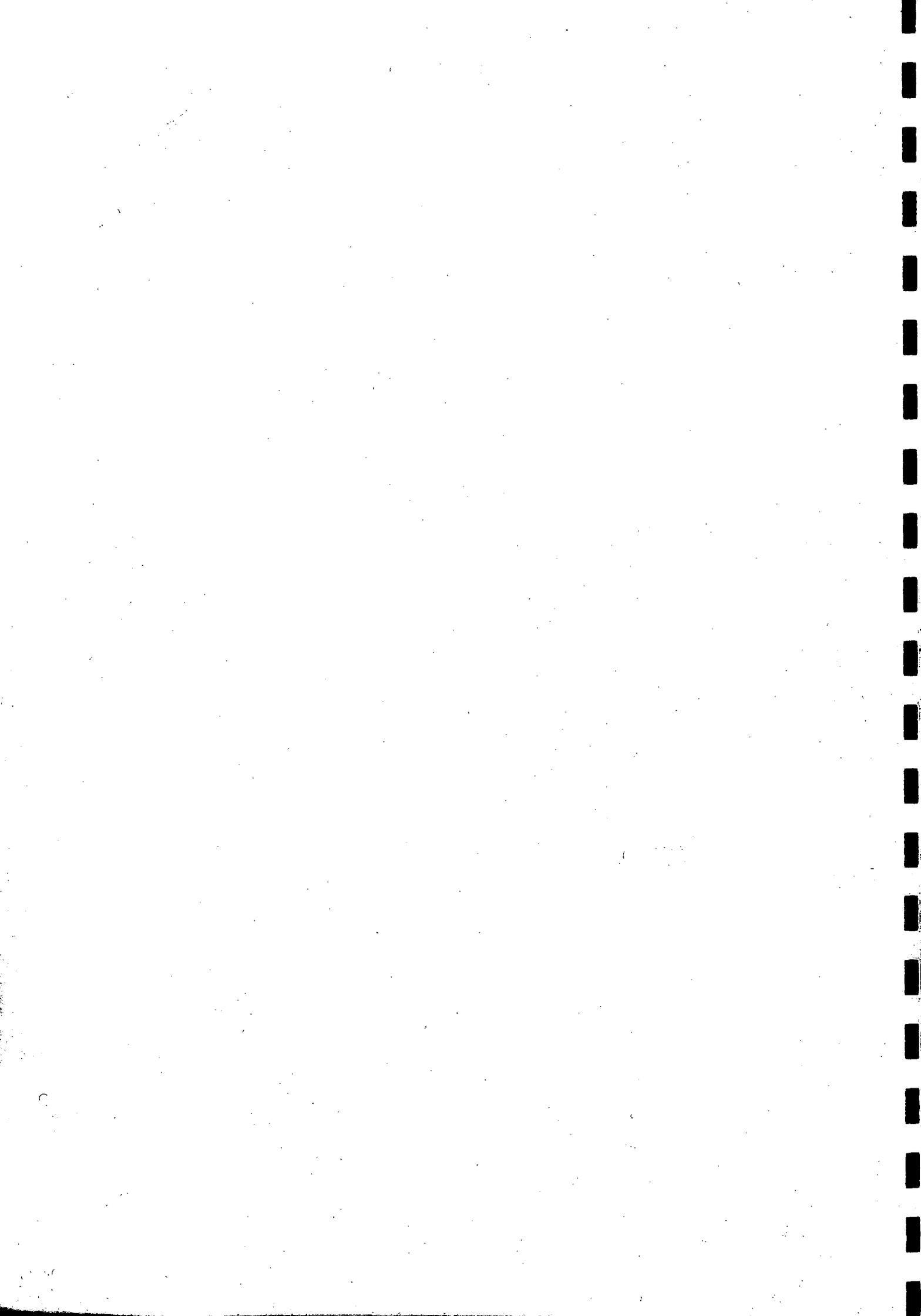
Le Ministre a enfin ajouté que plusieurs clés de financement étaient possibles :

- plans de circulation et dossiers d'agglomération,
- opérations de sécurité,
- intégration de pistes cyclables dans les opérations d'investissement national,
- intervention pour les études des crédits prévus pour l'élaboration des documents d'urbanisme.

D'ores et déjà, le Ministre a indiqué que le projet de budget soumis au Parlement marquerait une augmentation sensible des crédits réservés à cet effet.

4.2

TOURISME EQUESTRE ET PEDESTRE



Paris, le 18 Décembre 1974

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur,

Le Ministre de l'Équipement,

Le Ministre de l'Agriculture,

Le Ministre de la Qualité de la Vie,

*Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la Qualité de la Vie,
chargé du Tourisme,*

à

Messieurs les Préfets.

OBJET : Itinéraires touristiques pédestres et équestres.

Le tourisme de randonnée sous ses formes pédestre et équestre, connaît un développement important qui n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes souvent liés à la sauvegarde et à l'entretien des itinéraires. La plupart de ceux-ci, en effet, empruntent en particulier des chemins ruraux affectés à l'usage du public et appartenant au domaine privé des communes.

Soucieux d'encourager le tourisme à base de loisirs naturels, le Conseil des Ministres du 28 Août 1974 a prévu des mesures propres à faciliter les randonnées.

Dans cet esprit, il a été décidé d'établir des "Plans Départementaux de Tourisme Pédestre et Équestre" ; ceux-ci auront pour objet de recenser les itinéraires assurant la circulation pédestre et équestre. Ils se traduiront par une carte au cent-millième portant les tracés des itinéraires concernés et feront l'objet d'un arrêté préfectoral pris après avis du Conseil Général et des Conseils Municipaux concernés.

Il sera nécessaire d'indiquer aux Maires que l'adoption du plan conduira les communes à conserver aux chemins d'intérêt touristique retenus leur caractère public et ouvert.

Il vous est donc demandé de bien vouloir prendre toutes dispositions pour l'élaboration de ces plans, par les services techniques compétents et les responsables départementaux du tourisme.

Il vous est rappelé que les Services du Secrétariat d'État auprès du Ministère de la Qualité de la Vie, Chargé du Tourisme (Service d'Études et d'Aménagement Touristique de l'Espagne Rural et Bureau de l'Équipement) sont à votre disposition si vous le souhaitez et, en particulier, pour préciser les indications données dans la note jointe à la présente circulaire.

Il est à noter qu'il est toujours possible de ménager dans les plans d'occupation des sols, sous forme d'emplacements réservés, le tracé des sentiers équestres et pédestres dont la création serait nécessaire pour compléter ou relier les réseaux existants.

Lors des consultations, il conviendra d'appeler l'attention des Maires sur les avantages du maintien et du développement de ces itinéraires pour l'essor touristique et la vie économique de leur commune et sur le fait que le plan départemental pourra être pris en considération pour l'établissement des programmes d'aménagement touristique.

L'association nationale des Maires de France a été saisie de cette question ; son accueil a été favorable.

Vous voudrez bien faire connaître vos remarques et suggestions sur ce problème à Monsieur le Secrétaire d'État auprès du Ministre de la Qualité de la Vie, chargé du Tourisme, en précisant, dans un délai de 6 mois à compter de la réception de la présente circulaire, les conditions dans lesquelles ce plan aura été exécuté dans votre département.

Le Ministre d'État
Ministre de l'Intérieur

Le Ministre de l'Équipement
pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur du Cabinet

signé : **Jean SRIBER**

Le Ministre de la Qualité de la Vie
pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur du Cabinet

signé : **Georges BADAULT**

signé : **Michel PONIATOWSKI**

Le Ministre de l'Agriculture

signé : **Christian BONNET**

Le Secrétaire d'État auprès du
Ministre de la Qualité de la Vie,
chargé du Tourisme,

signé : **Gérard DUCRAY**

ITINÉRAIRES TOURISTIQUES PÉDESTRES et ÉQUESTRES

Indications sur l'établissement des plans départementaux

OBJET DU PLAN

Le maintien et l'extension du tourisme pédestre et équestre implique dans un département, l'existence d'un certain nombre d'itinéraires intercommunaux empruntant toutes les catégories de voies mais plus particulièrement les voies communales classées et chemins ruraux appartenant au domaine privé des communes. Il est bien évident que la densité de ce réseau varie beaucoup selon les attraits touristiques propres à chaque département.

Le plan départemental devra donc concerner en priorité les itinéraires identifiés, fréquentés et le cas échéant balisés, assurant la circulation touristique pédestre et équestre sur le territoire de plusieurs communes.

D'une manière générale, pour ce classement, le canton constituera la dimension inter-communale la plus adéquate.

QUELS ITINÉRAIRES PRENDRE en COMPTE

- les itinéraires interdépartementaux et en particulier les sentiers de grande randonnée établis et balisés à l'initiative du Comité national pour les sentiers de grande randonnée (C.N.S.G.R.).
- les itinéraires intradépartementaux créés à l'initiative des associations locales.
- les itinéraires intercommunaux donnant accès aux principaux sites naturels (forêts domaniales) touristiques classés et non classés, et aux principaux lieux historiques.

