

La reconversion d'anciennes voies ferrées : choix stratégiques et moyens juridiques

Les voies ferrées françaises font partie du domaine public ferroviaire ; en conséquence, elles sont entourées d'une protection juridique stricte. Pour les reconvertir en voies vertes, deux choix sont possibles :

- soit l'on décide de faire sortir la voie ferrée du domaine public, par un **processus de déclassement** qui pourra être suivi de la vente de l'ancienne emprise ferroviaire. L'autorité responsable du patrimoine ferroviaire (Réseau Ferré de France depuis sa création en 1997) a suivi cette politique durant un certain nombre d'années, afin de vendre les emprises aux collectivités territoriales candidates.

La voie verte qui relie Alençon à Condé-sur-Huisne a par exemple été réalisée sur une ancienne ligne de chemin de fer, cédée au Conseil général de l'Orne par le gestionnaire du domaine ferroviaire.

- soit l'on préfère maintenir l'ancienne voie dans le domaine public ferroviaire : il est alors possible de conclure avec le futur maître d'ouvrage de la voie verte une **convention d'occupation temporaire du domaine public**. C'est l'orientation qui semble désormais privilégiée, afin de conserver un réseau d'infrastructures qui pourrait à nouveau être utile dans les années à venir ; le déclassement apparaît particulièrement peu pertinent aujourd'hui puisque pour se libérer d'une dépendance trop forte au trafic automobile, on se tourne à nouveau vers le transport ferroviaire³.

Réseau Ferré de France dispose désormais d'un service spécialement dédié à la valorisation de son patrimoine. Est menée dans ce cadre une réflexion sur la gestion des voies inutilisées. Cette réflexion mène à envisager différents usages, parmi lesquels l'aménagement de voies vertes. Si cette solution est retenue, cela permet d'allier valorisation du patrimoine (en l'absence de projet de réouverture de la voie ferrée à court ou moyen terme) et préservation du capital ferroviaire pour l'avenir.

L'utilisation des chemins de halage : conciliation de plusieurs usages sur le domaine public

A côté des anciennes voies ferrées, l'autre réserve foncière particulièrement intéressante pour la réalisation de voies vertes est constituée du réseau de chemins de halage bordant les voies

d'eau navigables. Ces chemins qui servaient autrefois au halage des bateaux font partie du domaine public fluvial ; ils sont encore utilisés aujourd'hui pour l'entretien et la gestion de la voie d'eau. Ils sont dotés d'un **statut très protecteur**. Leur vocation première étant de servir à l'exploitation de la voie d'eau, ils ne peuvent être affectés en principe à un autre objet que celui-ci (selon les règles classiques applicables aux dépendances du domaine public). En conséquence, **des règles strictes interdisent la circulation des personnes extérieures au service** : hormis une dérogation concernant les piétons, il n'est pas possible de circuler sur les chemins de halage, pas même à vélo, à moins d'avoir demandé une autorisation spéciale⁴.

Cependant il existe un outil de gestion du domaine public qui peut être utilisé pour permettre l'aménagement d'une voie verte sur un chemin de halage. Il s'agit de la **convention de superposition d'affectation** (aussi appelée convention de superposition de gestion), développée pour servir divers usages et utilisée depuis les années 1980 pour affecter certains chemins de halage à des fonctions de promenade. La superposition d'affectation est régie par l'article L 2123-7 du Code général de la propriété des personnes publiques⁵. Le Professeur David CAPITANT résume ainsi son objet :

« Les superpositions d'affectation sont [des] **mécanismes développés (...)** pour assurer le meilleur emploi des biens constituant le domaine public des établissements et collectivités publics. »⁶

C'est un outil précieux pour rechercher la **meilleure utilisation du domaine public au vu des objectifs de développement durable**. Dans le cas des chemins de halage, l'utilisation pour le service de la voie d'eau doit être maintenue mais la fréquentation induite à ce titre étant faible, un usage supplémentaire est possible : le chemin peut être aménagé de manière à constituer une voie de communication réservée aux déplacements doux. Ce second usage est rattaché directement à l'intérêt général (ce qui est nécessaire pour qu'une convention de superposition d'affectation puisse être conclue).

⁴ « Nul ne peut circuler sur les digues et chemins de halage des canaux, des dérivations, des rigoles et des réservoirs, non plus que sur les chemins de halage et d'exploitation construits le long des cours d'eau domaniaux appartenant à l'État, s'il n'est porteur d'une autorisation écrite délivrée par l'autorité gestionnaire du domaine. » Article 62 du décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure, modifié par le décret n° 2008-1321 du 16 décembre 2008 (article 33).

⁵ « Un immeuble dépendant du domaine public en raison de son affectation à un service public ou à l'usage du public peut, quelle que soit la personne publique propriétaire, faire l'objet d'une ou de plusieurs affectations supplémentaires relevant de la domanialité publique dans la mesure où celles-ci sont compatibles avec ladite affectation. »

⁶ Professeur David CAPITANT, *Les mutations domaniales et les superpositions d'affectation*, in *Réflexions sur le Code général de la propriété des personnes publiques*, Litec, 2007. L'article peut être consulté sur www.capitant.fr/articles/mutations.pdf.

³ Une section de la ligne ferroviaire reliant Noisy-le-Roi et Saint-Germain-Grande-Ceinture a ainsi été réouverte en 2004, plus de soixante ans après sa fermeture. La ligne menant de Cannes à Grasse a de même été remise en service. Source : *Le Monde*, 1^{er} avril 2005.