

Les anciennes lignes de chemin de fer :

Une nouvelle approche foncière pour concilier la valorisation des emprises par les voies vertes avec les intérêts à long terme du transport ferroviaire.

Les atouts des anciennes lignes ferroviaires pour les voies vertes

Les lignes de chemins de fer font partie du patrimoine historique de la France. Les évolutions socio-économiques et techniques ont conduit à l'arrêt du trafic sur près de la moitié du réseau ferré existant en 1930, laissant un patrimoine important sans usage, suscitant parfois des projets de réutilisation. À côté d'autres mises en valeur possibles (train touristique, vélo-rail, sentier de randonnée, etc.), un nombre important de voies vertes ont été réalisées. Les anciennes lignes de chemin de fer ont alors retrouvé une utilité collective immédiate.

Au-delà des qualités générales reconnues aux voies vertes (activité touristique, développement rural, amélioration du cadre de vie, etc.), les anciennes lignes de chemin de fer présentent **des propriétés en adéquation avec les objectifs d'une voie verte** :

- La **largeur** de la ligne ferroviaire est bien adaptée à l'emprise nécessaire pour une voie verte (mixité bidirectionnelle, piétons/vélos, etc.)
- Les **faibles pentes** intrinsèques à la technique ferroviaire garantissent des itinéraires relativement plats, facilement praticables pour tout public
- L'**inscription dans le paysage** de la ligne offre aux usagers une très bonne qualité d'environnement : voie bordées de haies, points de vue originaux, etc.
- La **traversée des villes et villages** par la ligne offre aujourd'hui à la voie verte autant de points d'entrée, de coulées vertes, d'itinéraires de promenade à proximité des habitants
- Le **jalonnement de la voie verte par les gares** ferroviaires et maisons de garde-barrière profite bien souvent à la mise en valeur de ce patrimoine original
- La **conservation d'une partie des composants techniques** de la ligne ferroviaire (rails, installation de signalisation) enrichit la voie verte et met en valeur l'histoire technique et locale.
- La **connexion avec le réseau ferré** présente des opportunités d'articulation entre l'usage du train et de la voie verte (tourisme et intermodalité).

L'évolution de l'approche foncière de RFF

Les lignes de chemin de fer font en général partie du domaine public ferroviaire de Réseau ferré de France, propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national. Par sa loi de création en 1997 (loi 97-135), RFF « a pour objet, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ». L'action de RFF est donc premièrement déterminée par les intérêts du transport ferroviaire, puis à d'autres intérêts collectifs plus larges comme la réalisation de voies vertes.

Lorsqu'une ligne reste longtemps inutilisée et que les perspectives de retour à un usage ferroviaire sont nulles à court et moyen terme, Réseau ferré de France peut procéder, après consultation du Conseil Régional et avis favorable de l'État, à la fermeture administrative de la ligne, qui se voit

alors retirer son affectation ferroviaire. La cession de l'emprise nécessite en outre son déclassement, retirant son affectation au domaine public de l'État.

Cependant, **la cession ne constitue pas une condition impérative à la réalisation d'une voie verte.**

Pendant de nombreuses années, la SNCF puis RFF ont fait le choix de céder les emprises ferroviaires réaffectées à un autre usage (voie verte, chemin de randonnée, route...). La position de RFF a récemment évolué, au regard de sa mission de préserver les intérêts du transport ferroviaire sur le long terme, des enjeux de mobilité et de desserte des territoires. RFF ne souhaite plus privilégier la cession des emprises, qui rendrait difficile le retour à un usage ferroviaire si la collectivité en exprimait un jour le besoin.

Dans la mesure où le projet de voie verte est compatible avec l'absence manifeste d'une reprise du trafic ferroviaire à court et moyen terme, RFF propose à présent aux porteurs de projets de voie verte **de nouvelles modalités de mise à disposition de l'emprise**, sans acquisition.

Les premières expérimentations de ce type se portent vers une **convention de transfert de gestion** permettant la réutilisation de l'emprise, la réalisation du projet et la gestion de la voie verte sous la responsabilité de son gestionnaire. La convention est d'une **durée compatible avec les investissements réalisés** par les porteurs de projet et se prolonge ensuite par avenant.

Dans l'hypothèse d'un retour à un usage de transport guidé non compatible avec la voie verte, le porteur de projet serait pleinement dédommagé par RFF dans les termes prévus à la convention. En général, la décision d'un retour à une fonction de transport relèverait de l'autorité organisatrice des transports (la Région) avec une forte mobilisation des acteurs locaux, qui veilleraient à mettre en œuvre une nouvelle solution pour l'itinéraire en voie verte.

Par le transfert de gestion, RFF veille aussi à ce que la voie verte soit articulée autant que possible avec le réseau ferré existant et à ce que l'histoire ferroviaire ne soit pas oubliée du fait du nouvel usage en voie verte. La visibilité et la mise en valeur de l'héritage ferroviaire (gares, composants de la voie...) contribue à la qualité du projet et à la connaissance du territoire local par les usagers de la voie verte. La voie verte peut constituer un objet culturel.

Le transfert de gestion, un outil adapté à la réalisation des voies vertes et à la préservation de l'avenir

La convention de transfert de gestion proposée par RFF est un contrat de droit public. Elle est conclue avec la collectivité maître d'ouvrage de la voie verte (Conseil général, syndicat mixte...) afin de mener à bien la réalisation du projet, tout en préservant les chances à long terme d'un retour à un usage ferroviaire si la collectivité en exprimerait le besoin.

Concrètement, **les obligations et les libertés du porteur de projet sont quasiment les mêmes que dans le cadre d'une cession.** Le rôle de RFF se limite au respect des obligations de la convention, qui donne une grande latitude d'action à son bénéficiaire tant que le patrimoine est bien entretenu (ouvrages d'art notamment). De fait, RFF intervient très peu dans la mise en œuvre du projet et la gestion de la voie verte. Sur le plan financier, **le porteur de projet fait l'économie des frais d'acquisition** de l'emprise (plusieurs milliers d'euros par km), bien que le transfert de gestion ne puisse se faire à titre gratuit.

La durée de la convention est variable (entre 10 et 20 ans), en fonction de plusieurs paramètres tels que l'importance des investissements prévus par le porteur de projet, leur complexité, la longueur de la ligne et la probabilité à long terme d'un retour à un usage ferroviaire. Outre son caractère obligatoire, la fixation d'une durée a aussi pour objectif de protéger les investissements du porteur de projet, tout en actant du principe de réversibilité. La durée de la convention est prolongeable sans difficulté particulière si rien n'y fait obstacle.

Il est important de souligner les principes sains qui régissent ce schéma de gouvernance. La Région est l'autorité organisatrice des transports mais elle intervient aussi largement dans la planification des itinéraires cyclables. C'est elle qui établit où le train est nécessaire et où le vélo peut être utile. Ses choix entre les deux modes d'utilisation des emprises ferroviaires considèrent donc pleinement les conséquences d'une décision de l'un sur l'autre.

Le rôle de RFF est alors de s'assurer que l'utilisation des emprises ferroviaires pour les voies vertes est compatible avec la satisfaction des besoins de mobilité de long terme puis d'en déduire les modalités les plus adaptées.

Avantages du transfert de gestion :

- La voie verte est réalisée et gérée dans les mêmes conditions pratiques que dans le cadre d'une cession. L'entretien de la voie verte contribue notamment à celui des ouvrages d'art.
- Le porteur de projet fait l'économie de l'acquisition de l'emprise ; la convention est assortie d'une redevance annuelle en rapport avec l'emprise mise à disposition et le budget du porteur de projet.
- La procédure de déclassement n'est pas nécessaire.
- Les investissements du porteur de projet sont protégés sur la durée de la convention, et au-delà par prolongation.
- A long terme, la desserte éventuelle du territoire par le transport ferroviaire est préservée, grâce au maintien de la propriété de RFF et à la conservation du caractère linéaire par la voie verte.

Propos recueillis auprès de Sylvain SEGURET (Réseau Ferré de France) par la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes.