

Charte des Voies vertes et voies ferrées

Adoptée le 18 Mars 2006 par la FNAUT, l'AF3V, la FUBicy, la FFCT et la FFUTAN

La mise en place d'un réseau national et européen de Voies Vertes, dédiées aux randonneurs non motorisés, et de Véloroutes, itinéraires cyclables empruntant routes tranquilles et Voies Vertes, répond à une forte demande du public. Touristes et randonneurs sont en effet de plus en plus nombreux à souhaiter se déplacer à l'écart de la circulation motorisée, sur des itinéraires sûrs, calmes et non pollués, et sans eux-mêmes provoquer des nuisances et dégrader l'environnement.

Les associations signataires de la charte ci-dessous souhaitent le développement de toutes les formes de mobilité respectueuse de l'environnement. Elles participent activement à la promotion du réseau de Voies Vertes à travers leurs propositions concrètes et leurs interventions auprès des pouvoirs publics.

1. Les randonneurs ne doivent pas être obligés d'accéder en voiture aux Véloroutes et Voies Vertes.

Pour cela, trois conditions au moins doivent être satisfaites :

- Le réseau de Véloroutes et Voies Vertes doit desservir les zones urbaines afin d'être directement accessible aux piétons, cyclistes et patineurs urbains.
- Le réseau de Véloroutes et Voies Vertes doit être étroitement connecté au réseau de transport collectif, et plus particulièrement au réseau ferroviaire.
- Les cyclistes doivent pouvoir transporter leurs vélos dans les trains nationaux et régionaux et les soutes des autocars.

2. De nombreuses emprises ferroviaires inutilisées ont déjà été récupérées par des communes ou départements et transformées en Voies Vertes. Ce processus doit se poursuivre, mais il doit rester compatible avec une politique écologique des déplacements : le réseau de Véloroutes et Voies Vertes ne doit pas se développer sans précaution aux dépens du domaine ferroviaire.

Il faut examiner les situations locales au cas par cas.

- Dans le cas fréquent où une voie ferrée est désaffectée et sans usage ferroviaire prévisible à long terme, il est souhaitable de la transformer, intégralement ou sur certains tronçons, en Voie Verte.
- Si une voie ferrée est encore circulée, même épisodiquement, ou si elle est fermée à tout trafic mais susceptible d'être réutilisée pour un usage ferroviaire (liaison voyageurs périurbaine, régionale ou interrégionale; itinéraire bis pour le fret ; accès à une gare TGV excentrée), elle ne doit pas être transformée en Véloroute ou Voie Verte.
- Si la plate-forme est suffisamment large (cas d'une double voie), un aménagement en Voie Verte préservant la voie ferrée peut pendant être envisagé.
- S'il y a doute sur l'avenir ferroviaire de la ligne, l'emprise peut être intégrée à une Voie Verte mais non retranchée du réseau ferré national : elle doit rester propriété de RFF, qui peut la louer ou la prêter à une collectivité territoriale. Cette formule offre une garantie juridique de préservation de sa continuité et de réversibilité de l'aménagement en Véloroute ou Voie Verte. RFF jouerait alors le même rôle que VNF pour l'utilisation des berges des canaux.

La difficulté consiste à évaluer correctement l'avenir ferroviaire possible d'une emprise aujourd'hui inutilisée. Cette évaluation doit se faire de manière transparente et démocratique, et tenir compte plus particulièrement des perspectives de raréfaction des ressources pétrolières et d'aggravation du changement climatique.

Charte signée publiquement le 18 Mars 2006 à Paris, lors de l'Assemblée Générale annuelle de l'AF3V, par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), la Fédération Française des usagers de la Bicyclette (FUBicy), la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), la Fédération Française Union Touristique des Amis de la Nature (FFUTAN).