

La «deuxième vie» des voies ferrées désaffectées en Île-de-France

Lorsqu'une voie ferrée perd ses fonctions premières, dessert fret ou voyageurs, elle peut renaître à travers de multiples projets. Cela apparaît clairement à travers l'histoire du réseau ferroviaire et à travers certaines réalisations franciliennes qu'elles soient de nature utilitaire, sportive ou culturelle. De nombreuses emprises ferroviaires désaffectées sont, pourtant, aujourd'hui à l'abandon. Le sont-elles définitivement et dans l'affirmative comment les reconvertir ? Pour répondre à cette question, l'Iaurif a voulu aller au-delà d'une simple recherche historique et cartographique en privilégiant l'étude «terrain» indispensable pour connaître l'état actuel de ce patrimoine.



© IAURIF

État des lieux

Depuis 1930, plus de 800 km de dessertes ferroviaires ont été abandonnées en Île-de-France. Une partie des emprises correspondant à ces liaisons subsiste encore, à l'abandon ou reconvertie à d'autres usages. Pour dresser un état des lieux, l'Iaurif a établi un partenariat avec l'université de Cergy-Pontoise pour constituer avec des étudiants en DESS «Transports-territoires-environnement», une équipe chargée d'une mission de reconnaissance.

Un premier diagnostic sur l'existence d'un potentiel d'emprises reconvertibles a été réalisé et a fait l'objet d'une étude publiée par l'Iaurif.

La première partie de cette étude a consisté à rassembler le maximum de données sur les anciens sites ferroviaires, puis à sélectionner les itinéraires pouvant présenter un potentiel de reconversion. Cette recherche a porté essentiellement sur la partie non agglomérée de l'Île-de-France, mais aussi sur la frange extérieure de la région.

En deuxième partie, une cartographie renseignée a été établie, montrant les emprises sélectionnées (totalisant 963 km dont 368 km en Île-de-France) ainsi que des propositions sur les possibilités de reconversion en voies vertes.

Les reconnaissances effectuées sur le terrain ont mis en évidence le caractère très hétérogène de l'état actuel de ce patrimoine.

Certaines emprises ferroviaires ont partiellement ou presque totalement disparu en raison, notamment, de l'extension de l'urbanisation et de la voirie ou du remembrement agricole. Les exemples remarquables en la matière sont les anciennes lignes de chemin de fer secondaires comme Montmirail – La Ferté-sous-Jouarre ou Montereau – Château-Landon⁽¹⁾.

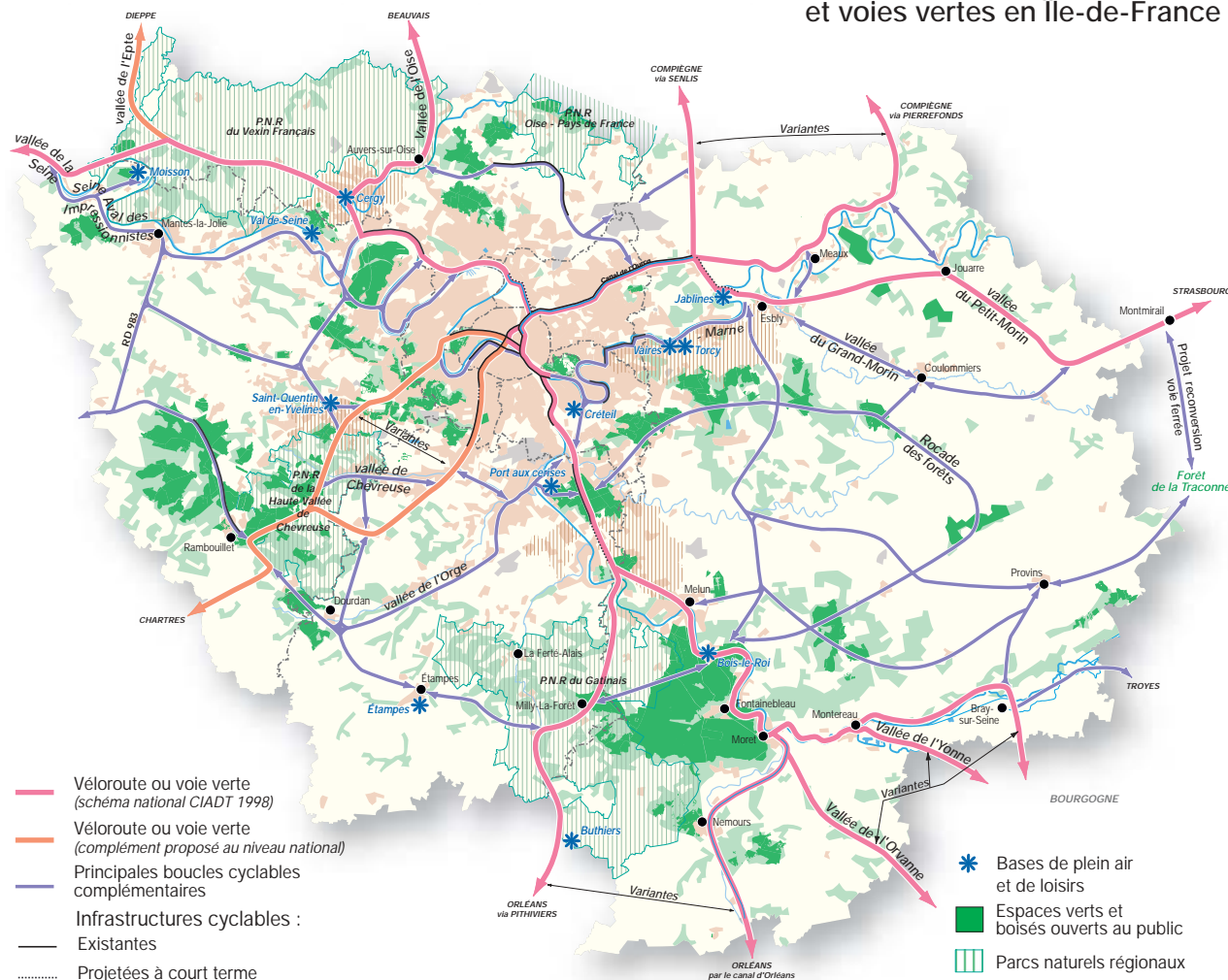
D'autres emprises, au contraire, ont conservé une grande partie de leur continuité, même si les rails ou quelques ouvrages d'art ont été déposés. De nombreux éléments intéressants se dégagent de cette recherche sur un potentiel de reconversion. Des opportunités de réutilisation existent (dont certaines sont très favorables) sur une partie des emprises examinées. Ces opportunités sont situées (sous réserve d'éléments restrictifs non appréhendés à ce jour) aux endroits suivants :

- À partir de Saint-Martin d'Étampes (terminus du RER C) en direction de Méréville par la vallée de la Juine, puis vers Sermaise voire Pithiviers.
- À partir d'Étampes (RER C) en direction d'Auneau (28) en prolongement du tronçon Étampes – Saint-Hilaire, déjà reconverti en piste cyclable.

(1) René-Charles Plancke, Histoire du chemin de fer en Seine-et-Marne, Amatteis, 1991.

La «deuxième vie»
des voies ferrées désaffectées
en Île-de-France

Projet de schéma d'organisation des véloroutes et voies vertes en Île-de-France



- À partir de Boissy-Saint-Léger (terminus du RER A), une liaison vers Verneuil-l'Étang mériterait d'être étudiée : celle-ci, reconvertie en voie verte, donnerait alors l'accès au Provinois. Mais la traversée de Brie-Comte-Robert semble difficile.
- À partir de La Ferté-Gaucher jusqu'à Esternay (51), où une connexion est possible avec une autre ancienne voie ferrée également reconvertible

- reliant Montmirail (51) à Ville-naux-la-Grande (10) en traversant la forêt de la Traconne. (À noter qu'en cas de poursuite des études sur ce site, une concertation avec la région Champagne-Ardenne serait nécessaire).
- Dans le périmètre du Parc naturel régional du Vexin français.
- À partir de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (terminus du RER B) vers

- Limours, ainsi que de Gometz-la-Ville à Bonnelles (78) via Limours.
- Aux franges ouest de la région : vallée de l'Epte entre Gisors et Gasny, vallées de l'Eure et de la Voise entre Pacy-sur-Eure et Gallardon. Une concertation avec la région Centre serait dans ce cas nécessaire.
- Aux franges nord de la région, entre Chantilly et Mareuil-sur-Ourcq via Senlis.

(2)- Les «véloroutes» sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

- Les «voies vertes» sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers.
- Si une voie ferrée désaffectée est reconvertie en infrastructure cyclable, c'est bien évidemment le concept de «voie verte» qui est pris en compte.

Les voies vertes, des solutions pertinentes et rentables

La circulaire interministérielle du 31 mai 2001, consacrée au schéma national des Véloroutes et Voies Vertes⁽²⁾, indique que, dans l'élaboration du «Réseau cyclable d'intérêt national» seront recherchées en priorité «les possibilités de voie verte utilisant des infrastructures peu dénivelées (voies ferrées désaffectées, chemins de service le long des canaux et rivières, voies cyclables existantes...) et accessibles à tous».

La transformation de voies ferrées désaffectées en voies vertes (réservées aux cyclistes, rollers, piétons et handicapés en fauteuil roulant) a déjà été menée avec succès dans plusieurs régions ou départements français (Alsace, Bourgogne, Bretagne, Vosges, Haute-Normandie, Savoie, etc.). Le succès rencontré par ces réalisations a largement montré la pertinence de la démarche.

Dans d'autres pays européens, des opérations similaires ont été réalisées (Angleterre, Espagne, Belgique, Luxembourg, etc.)⁽³⁾. Mais c'est aux États-Unis que la création de ce type d'infrastructures est la plus avancée : on y compte en effet plus de 1 000 sites totalisant près de 15 000 miles de voies ferrées converties en voies vertes, sur un total recensé de 160 000 miles de voies ferrées désaffectées. Les projets y sont menés à grande échelle, grâce au soutien financier du gouvernement fédéral (Transportation Equity Act Funds), qui subventionne jusqu'à 80 % les opérations de reconversion⁽⁴⁾.

Là où les voies vertes ont été mises en service, elles ont engendré des retombées économiques positives sur l'hôte-

tellerie, la restauration et le commerce : une compilation des données européennes a montré que les grands réseaux de véloroutes nationales (Danemark, Suisse, Allemagne Pays-Bas) génèrent près de 100 nuitées par an et par km de véloroute. De plus, la fréquentation des sites patrimoniaux, des monuments historiques, des musées locaux situés à proximité des véloroutes et voies vertes bénéficie d'une nette progression dès leurs mises en service, comme l'atteste l'exemple du site de l'ancienne voie ferrée Givry-Cluny (Saône-et-Loire). L'artisanat local et les points de vente de produits du terroir en profitent également. Enfin, les voies vertes en service sont souvent le support d'actions événementielles diverses, d'ordre festif ou culturel⁽⁵⁾.

Un schéma francilien des Véloroutes et Voies Vertes⁽⁶⁾ a été proposé par l'Iaurif en 2001 (cf. carte), compatible avec le schéma national de décembre 1998⁽⁷⁾, adopté par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, et le complétant par un certain nombre de boucles cyclables.

L'inventaire du patrimoine des voies ferrées désaffectées, existant en Île-de-France et dans son proche voisinage, a été établi en vue de formuler un premier diagnostic sur les opportunités et les possibilités d'opération de reconversion de ces emprises.

Ces possibilités coïncident-elles avec le schéma francilien des Véloroutes et Voies Vertes ? Il s'avère, en fait, que les opportunités que pourraient offrir les voies ferrées désaffectées concernent plus les boucles de raccordement entre grands itinéraires régionaux et nationaux que les itinéraires eux-mêmes.

Cependant, la voie ferrée de la vallée de l'Epte peut être intégrée à l'itinéraire Paris Dieppe (programme européen REVER, dont le tronçon Dieppe Forges-les-Eaux vient d'être

réalisé en grande partie), la voie ferrée La Ferté-Gaucher – Esternay intégrée à l'itinéraire national Paris – Strasbourg (schéma du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 1998) et la voie ferrée Gometz – Bonnelles intégrée à l'itinéraire Paris – Chartres – Mont-Saint-Michel souhaité par l'association française des véloroutes et voies vertes (AF3V).

Il est à noter par ailleurs que le long de la plupart des voies ferrées désaffectées reconnues existent quelques ouvrages d'art remarquables (ponts et viaducs), ainsi qu'un patrimoine bâti caractéristique (anciennes gares et maisons de gardes-barrières).

Au terme de cet inventaire, il semble que les deux possibilités les plus intéressantes de reconversion d'emprise ferroviaire désaffectée en voie verte se trouvent dans la vallée de l'Epte et dans la vallée de la Juine. Ces deux sites présentent un intérêt touristique évident et une continuité ferroviaire remarquable. Le site de la vallée de la Juine a, en outre, l'avantage d'être accessible depuis Paris par le RER C.

(3) Association européenne des voies vertes, Commission européenne, Guide de bonnes pratiques des voies vertes en Europe, 2000

(4) J. William Thomson, «Getting Trails on Track», Landscape Architecture, N°6, 2000.

(5) Les Lumsdon, Staffordshire University, The Market for Cycle Tourism ; Association de départements cyclables, Politique cyclable et valorisation touristique, ADC, juin 2000 ; Nicolas Mercat, Étude de la fréquentation et des retombées économiques des voies vertes, Altermodal, septembre 2003 ; voir aussi le site www.suisse-a-velo.ch

(6) Christian Jacob et Céline Meunier, Véloroutes et voies vertes en Île-de-France : éléments pour un schéma d'organisation, IAURIF, octobre 2001.

(7) Le réseau Cyclable d'Intérêt National adopté au CIADT de décembre 1998 proposait en particulier six grands itinéraires cyclables au départ de Paris. Les modalités de mise en œuvre de ce réseau ont été précisées dans la circulaire interministérielle du 31 mai 2001.

La «deuxième vie»
des voies ferrées désaffectées
en Île-de-France



© MTVS



© Association CFTT Esternay



© IAURIF



© RATP Thibaut Joël



© IAURIF



© IAURIF

Quelques exemples de réutilisation aux franges de l'Île-de-France

Circuits de trains touristiques

«Tacot des lacs» entre Montcourt et Grez-sur-Loing (2,5 km)

Le chemin de fer historique du musée de Valmondois, entre la gare SNCF de Valmondois et Butry-sur-Oise (environ 1 km)

L'autorail touristique Esternay – Sézanne (18 km) proposant, les dimanches d'été, des circuits touristiques de découverte combinant autorail et autocar. Les autorails touristiques Breuilpont – Paczy-sur-Eure (14 km).

Circuits de cyclo-draisines ou «vélo-rails»

La ligne du Grand-Morin entre Esternay et Neuvy (4,3 km)

Pistes cyclables

Milly-la-Forêt – Moigny-sur-École (2,5 km) ; Cernay-la-Ville – Les Essarts-le-Roi (6 km) ; Étampes – St-Hilaire (6 km) ; Ivry-la-Bataille – Croth (5 km) ; ville nouvelle de Cergy-Pontoise (4 km)

Voies routières

Villebon – Les Ulis (RN 188) est sans doute l'exemple le plus spectaculaire de ce passage au routier, mais il convient de signaler que la plupart des emprises ferroviaires qui autrefois longeaient des routes nationales ou départementales, ont été détruites et absorbées par celles-ci lors d'opérations d'élargissement.

Par ailleurs, quelques déviations de villages ont été réalisées sur des anciennes emprises ferroviaires (RN 188 dans le contournement de Rochefort-en-Yvelines, par exemple)

Sites d'essais pour prototypes de nouveaux modes de transports en commun

Piste d'essai des autorails Michelin entre Coltainville et Rochefort-en-Yvelines

Voie d'essai à grande vitesse pour l'aérotrain O1 entre Limours et Gometz-le-Chatel

Voie ferrée Bd Victor – Balard pour le système «Aramis»

Voie ferrée Place de Rungis – Maison Blanche pour les essais de «Météor»

«Coulées vertes»

Coulée verte de Colombes ; coulée verte sur le viaduc Daumesnil à Paris ; chemin vert de Coubert

Sentiers de randonnée pédestre

De nombreux sentiers labellisés GR ou PR ont, en Île-de-France, une partie de leur tracé situé sur des emprises ferroviaires désaffectées où les rails, les traverses et le ballast ont été enlevés.

Réserve stratégique au titre de la Défense nationale

Pour en savoir plus :

Christian Jacob, *Voies ferrées désaffectées en Île-de-France*, IAURIF, juillet 2002.