

Les grands chemins d'Ile-de-France : histoire, traces, devenir

A l'heure des grandes infrastructures de transport et des nouvelles technologies, que représentent les anciens chemins qui, en leur temps, ont organisé le territoire et participé à la formation des paysages ? Leur modestie actuelle cache leur importance d'antan et une histoire riche et attrayante. «Oubliés» du patrimoine, les chemins sont menacés de disparition alors que de nouveaux usages se dessinent. L'AURIF leur consacre actuellement une exposition originale.

«Il y a chemin parce que nous pas possèdent le pouvoir énigmatique de coïncider, d'épouser les pas des hommes qui nous précèdent et qui marchent à peu près comme nous.»

Pierre Sansot, *Chemins aux vents*, 2000



Les chemins en étoile autour du village de Vendrest (Seine et Marne)

IAURIF - Yann Arthus - Bertrand

Les chemins, un patrimoine autant historique qu'esthétique

Développé à mesure des implantations humaines pour desservir et mettre en valeur les sols, le réseau des chemins concourt à l'organisation du territoire.

S'adaptant aux caractéristiques des sites, les sociétés en ont façonné les traits en fonction de leur perception du monde, de leurs besoins et de leurs moyens : voies de colonisation romaines, chemins d'exploitation des champs nouant leur réseau, chemins de liaison empruntant la vallée pour de longs itinéraires ou encore routes et allées de prestige amplifiant les dimensions du paysage.

Ces chemins sont tour à tour routes de grandes foires, itinéraires de pèle-

rinages, routes militaires stratégiques. Le long des rivières, ils servent de chemins de halage.

Concurrencés par les routes supportant des vitesses plus grandes, des charges plus lourdes (autoroutes, chemin de fer, voies aériennes) ou par des liaisons établies entre de nouveaux centres urbains, les chemins perdent leurs fonctions antérieures. Il s'en suit des rétractions, coupures, disparitions.

Ces transformations réduisent la perméabilité du territoire, la continuité du réseau des chemins, l'essence même de leur vie, de leur utilité. Les accès à la rivière deviennent rares, le chemin fragmenté n'offre plus de parcours, les choix de l'itinéraire se réduisent.

La perspective perd son ampleur, la cohérence et la variété que lui ajoutaient les allées ouvertes sur d'autres horizons;

Voie et itinéraire

La voie est le support physique de l'itinéraire (chaussée, pont, tunnel, canal, etc...). La voie peut être réduite à une trace, soit qu'il n'y ait jamais eu d'aménagement, soit que celui-ci ait disparu et ait été remplacé par un autre.

L'itinéraire est le trajet suivi par des voyageurs (marchands, pèlerins, migrants...),

par des véhicules ou des convois, nombreux, ou par un individu, une armée ou un groupe.

La valeur patrimoniale est attribuée à la voie ou à l'itinéraire, parfois aux deux à la fois.

Elle peut être attachée à toute la longueur de la voie ou de l'itinéraire, ou concentrée sur certains points : ouvrages d'art, relais de poste ou bornes.

Les grands chemins
d'Ile-de-France :
histoire, traces, devenir

le chemin qui menait au bosquet ne permet plus d'espérer l'ombre; la plaine perd la profondeur que lui offraient les arbres des chemins. Les espaces et les paysages qu'ils ont contribué à façonner perdent leur variété et leur lisibilité et ils deviennent moins praticables.

Les chemins, un patrimoine à préserver

«Le chemin primitif (...) se donnait, se vouait tout entier au petit pays. A cause de cela, le pays lui est souvent resté fidèle» (...) «C'est ce vieux chemin rompu, c'est ce fureteur de rochers qui a suscité le pays, qui en a donné les lieux à l'humanité !...»
Gaston Roupnel, *Histoire de la campagne française*, 1932.

Très anciens pour certains, les chemins assuraient autrefois l'ouverture sur le pays, la vie des campagnes et la communication entre villages. En Ile-de-France, contrée de grande circulation, les itinéraires se sont croisés et modifiés au cours des siècles. De multiples courants locaux ont coexisté avec les itinéraires principaux. Un réseau dense s'est ainsi créé qui a atteint son apogée au XIX^e



Chemin rural en vallée de l'Ysieux (Val d'Oise)

IAURIF - Stéphane Rossi, 1994

siècle, au moment où la population rurale et l'entretien de la campagne étaient à leur maximum.

Des vestiges de voies romaines aux emprises d'infrastructures délaissées, en passant par les anciennes allées et routes royales, les chemins d'aujourd'hui ont des profils variés. Comme ils présentent peu de vestiges tangibles, leur valeur de témoins de l'histoire passe inaperçue. Il convient de les mettre en valeur. L'initiative du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse de les classer comme patrimoine commun de la vallée reste trop isolée.

Un réseau menacé

Après une longue phase d'extension continue, le réseau des chemins a commencé à diminuer après 1945, pour de multiples raisons : recul des usages collectifs, mouvement de concentration et disparition d'exploitations agricoles, vente des chemins, modernisation des moyens de déplacement. Les remembrements ont simplifié et modifié la structure des chemins de la quasi totalité des communes d'Ile-de-France.

En France, en trente ans, un cinquième du linéaire a disparu. Mal entretenus, transformés ou coupés par les infrastructures, les chemins perdent peu à peu leur dimension géographique et leur caractère sensible.

Leur disparition constitue pourtant un appauvrissement pour la société et le territoire. Utiles à la desserte des riverains et aux travaux agricoles et forestiers, ils le sont aussi pour satisfaire les attentes des Franciliens en matière de contact avec la nature, de randonnée pédestre, cycliste et équestre. Grâce à ce réseau, cours d'eau, points de vue, sources et monuments architecturaux sont aujourd'hui accessibles.

Causes de disparition des chemins ruraux :

- **La désertification rurale** et la modification des pratiques agricoles ont entraîné une perte d'usage de certains chemins ruraux.
- **Les remembrements**
La modernisation de l'agriculture et l'introduction de matériels modernes ont imposé la restructuration des surfaces cultivées avec pour conséquence une rétraction ou une modification du réseau de chemins.
- **La pression en faveur de l'aliénation des chemins ruraux** exercée par certains propriétaires riverains.

Les enjeux du maintien des chemins ruraux.

En dehors de leur importance pour le paysage, les chemins ruraux remplissent plusieurs fonctions qui doivent être reconnues.

- **Desserte des fonds des riverains** (exploitants agricoles ou forestiers).
- **Accès à la nature** (chasseurs, pêcheurs, promeneurs); support d'une série d'activités d'accueil (politique touristique).
- **Rôle écologique** (favorisent la conservation des haies...).
- **Protection de l'agriculture** : l'existence d'un sentier public de randonnées canalisées.

Les grands chemins
d'Ile-de-France :
histoire, traces, devenir

Le statut fragile des chemins ruraux

L'aspect du chemin n'est pas lié à son statut juridique. Le promeneur ne peut distinguer les chemins communaux et ruraux des chemins d'exploitation.

Le chemin d'exploitation dessert des parcelles. Il appartient aux propriétaires des fonds traversés ou aux propriétaires riverains jusqu'à la moitié de l'emprise s'il est en limite de propriété. L'utilisation de ces chemins par des tiers est une simple tolérance. Ils sont avant tout d'intérêt agricole.

Les chemins ou **voies communales** sont affectés à la circulation et font partie du domaine public communal. Ces voies sont, souvent, goudronnées et en principe inaliénables.

Les chemins ruraux sont des chemins appartenant à la commune, mais selon un régime juridique qui les fragilise. Bien qu'affectés à l'usage du public, ils font partie du domaine privé de la commune (art. L161-1 du code rural), et peuvent, sous certaines conditions, par exemple s'ils ne sont plus fréquentés, être vendus.

Moyens de protection légaux et réglementaires

Le droit coutumier ancien, d'inspiration communautaire, faisait grand cas de la préservation et de l'entretien des chemins. L'évolution moderne du droit, avec notamment le code civil, a tendu à privilégier une gestion par acteurs individuels, qu'ils soient privés et publics. Elle rend fragile le statut de ce patrimoine commun que sont les chemins.

Un chemin rural qui n'est pas entretenu par la commune et régulièrement utilisé pendant plusieurs années peut être considéré comme désaffecté et devient aliénable. Cette désaffectation est une des causes principales, avec les remembrements, de la disparition de nombreux chemins ruraux. Depuis une vingtaine d'années devant les risques d'altération du patrimoine des chemins, des protections et valorisations se sont mises en place.

Pour éviter les excès d'aliénations de chemins ruraux, la Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 prend en compte de nouvelles utilités publiques telle que la promenade. Les chemins ruraux sont considérés comme pouvant devenir des facteurs de développement rural et du tourisme vert. Aussi, avant tout déclassement, la présomption d'affectation au public est d'abord posée.

Pour protéger le patrimoine des chemins, la loi du 22 juillet 1983 prescrit l'instauration de Plans Départementaux d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). L'intérêt de ce classement réside dans la protection juridique et la pérennité ainsi conférées aux itinéraires et dans l'obligation qui est faite aux collectivités de les entretenir. Ces itinéraires peuvent emprunter des voies communales, chemins ruraux, chemins d'exploitations, chemins forestiers et de halage, voire même des chemins privés dont les propriétaires ont passé convention avec la commune et le département. La circulaire interministérielle du 30 août 1988 leur donne pour objectif de favoriser la découverte des sites naturels et de paysages ruraux en

développant la pratique de la randonnée, et la continuité des itinéraires.

La procédure de création de Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP - loi du 7 janvier 1983) à l'initiative des communes, même si elle concerne essentiellement les cœurs de bourgs anciens, peut aussi être employée pour valoriser et protéger des cheminements. Ce moyen pourrait être utilisé par l'intercommunalité pour protéger un itinéraire courant sur plusieurs communes.

Les chemins, un patrimoine composante du paysage

Les voies romaines

Les voies romaines étaient à la fois des routes militaires stratégiques, des axes de circulation administrative et commerciale, et un support de colonisation. Itinéraires de longs parcours, elles traversent le territoire de l'Ile-de-France. Ces voies rectilignes ont peu de liens avec la topographie locale. Ainsi, dans le Vexin, la chaussée Jules César traverse les vallons sans détour, entre la crête et le fond de la vallée de la Viosne.



La chaussée Jules César dans le Vexin

Photo IAURIF - JL Dubois, 2002

Les voies romaines furent largement réutilisées après la chute de l'empire romain, mais n'ont pas toujours gardé leur importance.

Certaines sont devenues des routes, d'autres des chemins ruraux. D'autres enfin ont disparu mais subsistent comme traces dans le territoire.

Les grands chemins du Moyen-Age

A l'opposé des voies romaines, les chemins du Moyen-Âge sont inscrits dans leur environnement, épousant les réalités du sol et de ses contraintes. La création de villages, de châteaux, la fondation de monastères, les défrichements entraînent le développement d'un réseau de chemins nouveaux. Loin d'être immuable, ce réseau fluctue au gré des besoins des hommes, des fondations ou abandons d'habitat, de l'évolution des courants d'échanges.

Les chemins étaient d'une construction sommaire mais certains itinéraires sont toujours identifiables, comme le chemin de Paris à Reims et les itinéraires de pèlerinage.

Les routes et les allées classiques

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la concentration de grands domaines, et l'évolution des goûts donnent une ampleur nouvelle à l'aménagement de parcs, de promenades, d'allées de chasses et de voies de prestige. Leurs réseaux prennent des dimensions exceptionnelles sur le territoire de l'Ile-de-France et dans son paysage. Les voies carrossables, rectilignes, pavées et plantées d'arbres d'alignement se développent. Ce réseau soulignera jusqu'à nos jours la présence de grande route dans la plaine et sur les coteaux.

L'ordre, la rigueur mathématique, la perspective et l'équilibre commandent une nouvelle géométrie et une conception globale du paysage. Lignes simples des routes et des allées, terrassements limités, fossés,



Promenade en bord de Marne

CRIF

pavés, terre, herbe, arbres, architecture sobre des ponts, s'inscrivent dans le site, toujours unique.

Ce réseau imprègne l'Ile-de-France, même si en certains endroits, il a été profondément transformé, réaménagé au détriment de la cohérence entre la route et son site.

Les chemins de halage

A l'origine, les chemins de halage étaient affectés à l'usage des marinières pour la traction des péniches. Jusqu'à l'invention de la machine à vapeur au XIX^e siècle, la navigation a utilisé les seuls moteurs naturels : le vent, le courant, la traction humaine ou animale et le halage. Si la motorisation et la mise au gabarit Freycinet des canaux les plus importants ont entraîné la disparition du halage, il subsiste tout un patrimoine lié à cette pratique.

Les chemins ruraux et forestiers avant la motorisation de l'agriculture

Jusqu'au XIX^e siècle sur les routes, qui n'étaient ni sûres ni commodes, la circulation s'effectuait en majorité à pied, à cheval et au moyen d'attelages. En campagne, les animaux de trait étaient nombreux, les chemins de terre, rarement pavés ou revêtus. Un

vaste réseau de chemins irriguait la campagne. Cet état a peu varié jusqu'au milieu du XX^e siècle. Beaucoup de chemins ruraux d'aujourd'hui furent hier de «grands chemins» reliant les villes

La motorisation et la mécanisation de l'agriculture ont modifié l'usage des chemins. Le réseau s'est simplifié, le linéaire rétracté. Mais il reste, même en plaine, de vieux chemins qui gardent tout leur attrait et méritent protection.

Rétraction des chemins, exemple de la Brie :

La Brie, dénommée jadis le «grenier de la France», est une terre à blé anciennement de champs ouverts. Comme partout en campagne, elle était parcourue par une population rurale nombreuse utilisant des animaux de trait. En 1894, on comptait en Seine-et-Marne 43 385 chevaux, 120 mulets, 2 665 ânes, 95 495 bovins et 406 785 ovins. Autour de Brie-Comte-Robert, les modes d'aménagement urbain, les remembrements, le développement du réseau routier et la construction d'une ligne TGV ont conduit, en un peu plus d'un siècle, à la disparition d'une trentaine de chemins et la coupure d'une vingtaine d'autres.

Les grands chemins
d'Ile-de-France :
histoire, traces, devenir

Les chemins d'aujourd'hui, un patrimoine valorisé demain ?

Le patrimoine n'est vivant que s'il a un usage, et un nouvel usage si l'ancien ne peut subsister. La promenade et la randonnée sont une nouvelle utilisation des chemins. Elles peuvent leur redonner une animation, favoriser leur conservation et leur entretien. Mais, un chemin peut aussi être conservé en tant que patrimoine en attendant un usage futur.

Le chemin de Paris à Reims

Ce chemin, le plus direct entre Paris et Reims, évite la vallée de la Marne. Existant probablement dans l'Antiquité, il fut très fréquenté au Moyen-Âge. Les rois de France l'empruntaient pour rejoindre la ville du sacré. La *Guide des chemins* de Charles Estienne (1553) nous apprend que le voyage, de 34 lieues, se faisait à cheval en 3 jours. En Ile-de-France il passait par Clayes, le Gué-à-Tresmes et au sud de Coulombs-en-Valois.

Dans le cadre de leur assistance à la Région pour l'insertion de la ligne TGV Est-européen, l'IAURIF et l'Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France (A.E.V.) interviennent pour que ce patrimoine soit reconnu et préservé. Ce chemin est en effet touché par la ligne nouvelle, et les remboursements agricoles liés à ce projet.

Les chemins des rigoles du Roi Soleil

Pour alimenter en eau les bassins et les jeux d'eau du parc de Versailles, les ingénieurs de Louis XIV ont collecté systématiquement les eaux de ruissellement des plateaux de Saclay et de Rambouillet au moyen d'un vaste réseau comprenant aqueducs, étangs et surtout 200 km de rigoles.



Le chemin de Paris à Reims dans la commune de Bracy (Seine et Marne)

IAURIF - Yann Arthur-Bertrand



Promenade le long de la rigole de Vielle-Eglise (Yvelines)

IAURIF

Pour les entretenir, elles étaient bordées d'un cheminement balisé par des bornes royales. La plupart de ces rigoles et de leur chemin existent

encore même si le niveau de préservation est variable. Ces rigoles remarquables peuvent servir de support à des itinéraires de promenades, à l'exemple de celle aménagée de l'étang de la Tour à l'étang du Perray dans les Yvelines. Le syndicat mixte d'aménagement et de gestion des étangs et rigoles qui gère une partie de ce réseau hydraulique développe les activités de loisirs depuis 1988 et les circuits pédestres.

L'utilisation du chemin de halage pour la randonnée :

Les chemins de halage ont pour emprise une des berges des cours d'eau domaniaux. Piétons voire cavaliers et cyclistes peuvent y circuler sous certaines conditions .

La circulaire n°80-28 du 22.02.1980, relative à l'utilisation des chemins de halage pour la circulation des cyclotouristes ou des cavaliers, donnent pouvoir aux collectivités territoriales, après accord avec l'Etat et conventionnement de prendre en charge localement l'aménagement.

L'allée Royale de Sénart

L'Allée Royale relie sur 5,5 km la forêt domaniale de Sénart à la forêt régionale de Rougeau.

Ce chemin historique, créé pour les chasses du Roi, était devenu un simple chemin de terre.

Les grands chemins
d'Île-de-France :
histoire, traces, devenir

Son réaménagement, lancé en 1998 par l'Agence des Espaces Verts de la Région de l'Île-de-France, vise à lui redonner sa qualité d'origine et à offrir aux habitants de la Ville Nouvelle et du Carré Sénart la possibilité de l'emprunter pour des déplacements quotidiens ou de loisirs. Commencés en août 2002, les travaux d'aménagement s'échelonnent jusqu'au printemps 2004.

La promenade de l'aqueduc de la Dhuis

L'emprise de l'aqueduc fait l'objet d'un projet de promenade réservée aux piétons et aux cyclistes. Elle a été mise à la disposition de l'Agence des Espaces Verts de la Région de l'Île-de-France (AEV) en 1999 par la Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris (SAGEP).

Long de 23 km, cet itinéraire permet de relier la ville à la campagne, du Raincy (Seine-Saint-Denis) à Dampmart (Seine-et-Marne). Il traverse la forêt régionale de Bondy et rejoint la base de loisirs de Jablines.

Les sentiers de randonnée pédestre

Il existe en Île-de-France environ 5 500 kilomètres de chemins balisés par le Comité Régional de la Fédération de la Randonnée Pédestre (CORANDIF). Dans le cadre d'une convention renouvelée chaque année, l'Agence des Espaces Verts a déjà apporté son soutien financier pour la moitié d'entre eux. Depuis quelques années, la Fédération répond à la demande d'itinéraires plus culturels, qui concilient randonnée et patrimoine. Ainsi, le tronçon «l'Île-de-France» du sentier de Saint-Jacques-de-Compostelle sera inauguré en 2003.

Nouvelles utilisations de voies ferrées désaffectées

Le réseau ferroviaire, construit à partir du XIX^e siècle, possédait de très nombreuses lignes d'intérêt local. Dans la deuxième moitié du XX^e siècle, plusieurs de ces lignes ont cessé d'être utilisées, d'abord pour la desserte voyageurs, puis pour le fret.

Ces emprises ont connu des destinées

variées. Certaines ont été détruites, d'autres ont été affectées à des usages agricoles après remembrement ou intégrées dans le tissu urbain (voirie, construction). Enfin, certaines sont à l'abandon.

Ces dernières peuvent offrir des opportunités intéressantes de reconversion⁽¹⁾, notamment en voies vertes pour les circulations douces (piétons, vélos, rollers, handicapés en fauteuil roulant), comme le prévoit la circulaire interministérielle du 31 mai 2001.

Ces lignes aux tracés intacts sont des opportunités à saisir dans le cadre du schéma des véloroutes et voies vertes.

Conclusion :

Les communes se doivent d'intégrer dans leurs réflexions leurs chemins, partie intégrante de leur patrimoine au même titre que le bâti rural ou les monuments historiques classés ou inscrits.

Il apparaît urgent d'établir un inventaire des chemins et de les hiérarchiser selon leur intérêt, les menaces qui pèsent sur eux et leur contribution à la mémoire des lieux. Mais, bien préserver et valoriser les chemins implique aussi de prendre en considération les continuités et leur cohérence d'ensemble.

Cette note fait suite à l'exposition organisée dans les locaux de l'IAURIF à l'occasion de la Journée Européenne du Patrimoine du 21 septembre 2002. Cette exposition est prolongée jusqu'à la fin de l'année.



René Fréges

Promenade sur l'aqueduc Dhuis

(1) Cf. l'étude réalisée par l'IAURIF et l'Université de Cergy-Pontoise en 2002.