

# Prix européen des Voies vertes 2003

Présentation des lauréats et des finalistes



# L'Association européenne des Voies vertes remercie

La Commission européenne, Direction générale de l'Environnement

## Ses partenaires :

Chemins du Rail, Belgique

RENFE et Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Espagne

Ministère des Sports de France

The Heritage Council, Irlande

Sustrans, Royaume-Uni

Environmental Partnership for Central Europe, Europe centrale

## Les membres du comité technique du Prix européen des Voies vertes :

Danielle Delaye

*Présidente du comité*

*Ministère des Sports (France)*

Philippe Insall

*Sustrans (Royaume-Uni)*

Erika Jangen

*Commission européenne*

*Direction générale de l'Environnement*

Joaquín Jiménez

*FFE (Espagne)*

Beatrice Kelly

*The Heritage Council (Irlande)*

Miroslav Kandrata

*EPCE (Europe centrale)*

Gilbert Perrin

*Chemins du Rail (Belgique)*

Gabriel Villegas

*RENFE (Espagne)*

## Le jury du Prix européen des Voies vertes :

Claude Bochu

*Président du jury*

*Commission européenne*

Jean Bakolé

*Nations-Unies, programme HABITAT*

Sophie Beaumont

*Forum européen des Personnes handicapées*

Terence Bendixson

*Federation of European Pedestrians Associations*

Michel Bonduelle

*Magazine Geo Revue*

Bruno Echterbille

*Ruralité-Environnement-Développement*

Juan Meneses

*Consortio de la Ciudad de Toledo,*

*Alliance des Villes européennes de Culture*

José María Montero

*Journal El País*

Michał Olszewski

*Journal Gazeta Wyborcza*

Le Prix européen des Voies vertes, proposé à l'initiative de l'Association européenne des Voies vertes, est l'un des trois prix de la Mobilité durable que j'ai souhaité mettre en place.

C'est avec plaisir que j'ai eu l'occasion de remettre ces récompenses distinguant des réalisations ou initiatives exemplaires de voies vertes en Europe, lors d'une cérémonie officielle qui a eu lieu le 5 juin 2003 à Bruxelles.



La Commissaire Mme Wallström et les lauréats du Prix européen des Voies vertes

Comme l'illustrent clairement ces expériences, les voies vertes favorisent les déplacements doux. Elles tendent à réduire les effets de pollution de l'air et de la congestion des villes. Elles améliorent la qualité de vie en milieu urbain et périurbain et encouragent la préservation du

domaine public, la conservation des paysages et des milieux naturels, la réhabilitation du patrimoine local et sa valorisation. Elles soutiennent le développement économique, social et culturel, les loisirs et le tourisme durable. Elles contribuent à réhabiliter des quartiers ou des zones défavorisés, à revitaliser des zones rurales. Elles participent à la protection de la santé publique et favorisent la découverte et l'éducation à l'environnement des espaces urbains et naturels traversés. De plus, un certain nombre de services sont rendus aux usagers le long de ces voies (information, liaisons avec les autres modes de déplacements et de transports publics, etc.).

Les expériences présentées dans cette brochure soulignent la dynamique de développement des voies vertes et la nécessité d'une réelle prise en compte, dans l'aménagement des territoires, des déplacements non motorisés, plus soucieux de la qualité de notre environnement, et cela au bénéfice de la mobilité durable.

Je félicite chaleureusement tous les gagnants, les lauréats et les finalistes de ce premier Prix européen des Voies vertes en souhaitant que ces exemples permettent de mieux faire partager les expériences et les savoir-faire en ce domaine à l'échelle de l'Union européenne.

*Margot Wallström,*  
Commissaire européenne  
chargée de l'Environnement

L'Association européenne des Voies vertes (AEVV) a organisé, en 2003, avec le soutien de la Commission européenne (Direction générale de l'Environnement), la première édition du Prix européen des Voies vertes créé, en 2002, à l'initiative du Ministère des Sports français, en partenariat avec la RENFE (Espagne), The Heritage Council (Irlande), la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (Espagne), Chemins du Rail (Belgique), Sustrans (Royaume-Uni) et Environmental Partnership for Central Europe (Europe centrale).

Ce Prix européen des Voies vertes, qui est l'un des trois Prix européens de la Mobilité durable, a été remis par Madame Margot Wallström, Commissaire européenne à l'Environnement, lors d'une cérémonie officielle qui s'est déroulée à Bruxelles le 5 juin 2003.

Ce Prix récompense des voies vertes exemplaires en Europe et souligne le rôle qu'elles jouent en matière de valorisation des territoires, de découverte du patrimoine naturel, architectural et environnemental, d'amélioration de la mobilité non motorisée : elles offrent des modes de déplacement quotidien, de loisirs et de tourisme durables, tout en favorisant la santé publique. Elles favorisent la participation citoyenne et le développement local, en particulier la création d'emplois.

Ce Prix rend également hommage au rôle actif des collectivités, des associations et de l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement, la gestion et l'animation des voies vertes.

Cette brochure a été réalisée dans cet esprit : valoriser les réalisations présentées par les lauréats et finalistes du premier Prix européen des Voies vertes. On appréciera la richesse et la diversité des expériences issues de contextes géographiques, culturels et économiques très différents. Il s'agit là d'un réel encouragement au développement et à la promotion des voies vertes en Europe. Cela est également encourageant pour l'AEVV qui poursuit l'objectif de promouvoir un Réseau vert européen (REVER) "réservé aux usagers non motorisés, combinant majoritairement des voies vertes et dans une moindre mesure des routes à faible trafic et faible vitesse aménagées, permettant à la fois l'offre d'itinéraires continus de grande distance mais également celle d'un maillage local pour les déplacements quotidiens, les loisirs de proximité, le tou-

risme, s'appuyant sur la mise à disposition d'un ensemble de services les rendant attractifs, continus et fiables<sup>1</sup>".

Dès sa création, en 1998, l'AEVV a mis l'accent sur l'accessibilité des voies vertes au public le plus large, y compris les personnes à mobilité réduite.

La définition des voies vertes qui sert de base au travail et aux échanges des membres de l'association met l'accent sur cet aspect : il s'agit "des voies de communication autonomes réservées aux déplacements non motorisés, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité de largeur et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toutes capacités. A cet égard, l'utilisation des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées constitue un support privilégié de développement des voies vertes"<sup>2</sup>.

Puisque 2003 est l'Année européenne des personnes handicapées, que le thème de la Semaine européenne de la Mobilité 2003 est l'accessibilité, il nous a semblé opportun de réaffirmer l'attachement de l'AEVV à cet aspect de la mobilité durable. Ce sera également le thème de la Journée européenne des Voies vertes organisée par l'AEVV le 20 septembre 2003 dans le cadre de la Semaine européenne de la Mobilité.

Nous vous invitons à visiter le site Internet de l'AEVV à l'adresse suivante : <http://www.aevv-egwa.org>. Vous y prendrez également connaissance des objectifs de l'association, de ses activités, de ses membres. Vous y découvrirez aussi les recommandations de REVER, un projet de réseau vert européen qui est une extraordinaire occasion d'échanger les expériences et les réflexions d'une série d'acteurs européens des voies vertes.

*Joaquin Jiménez,*  
Président de l'AEVV



<sup>1</sup> Déclaration pour un Réseau vert européen, Lille, septembre 2000 ; le texte intégral de cette déclaration est disponible sur le site Internet de l'AEVV : <http://www.aevv-egwa.org>

<sup>2</sup> Idem

L'Association européenne des Voies vertes est heureuse de vous présenter les résultats du premier Prix européen des Voies vertes, l'un des trois Prix européens de la Mobilité durable organisés en 2003. Trente-six candidatures émanant de 13 pays différents ont été déposées :

- 1 pour l'Allemagne
- 3 pour la Belgique
- 9 pour l'Espagne
- 8 pour la France
- 2 pour le Grand Duché du Luxembourg
- 2 pour l'Italie
- 1 pour les Pays-Bas
- 2 pour la Pologne
- 2 pour la République Tchèque
- 3 pour le Royaume-Uni
- 1 pour la Slovénie
- 1 pour la Serbie
- 1 pour l'Irlande du Nord

Le jury s'est réuni le lundi 7 avril 2003 à Bruxelles. Il a sélectionné 7 lauréats dont 3 premiers prix et 4 prix d'excellence ainsi que les finalistes énumérés ci-dessous.

## Premiers prix

Les **trois premiers prix** qui ont été décernés sont les suivants :

- ▶ premier prix : La Voie verte de Cluny à Givry, Conseil Général de Saône-et-Loire (France)
- ▶ deuxième prix : Vías verdes de Girona, Diputació de Girona (Espagne)
- ▶ troisième prix : La Houillère, Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) de la Région wallonne et Ville de Charleroi (Belgique).

## Prix d'excellence

**Quatre prix d'excellence** ont été distingués :

- ▶ Foyle Valley Greenway, Derry City Council (Irlande du Nord),
- ▶ The Phoenix Trail, Thame Better Ways to School (Royaume-Uni),
- ▶ Parenzana, Municipalité de Koper (Slovénie),
- ▶ Plan de promoción de la Vía Verde del Aceite, Patronato de Promoción Provincial de la Diputación de Jaén (Espagne).

## Finalistes

**Les dix-neuf réalisations** des finalistes décrites dans cette brochure sont présentées ci-après :

- ▶ Viater-Vie di Acqua e di Terra, Regione Lombardia (Italie)
- ▶ Ancienne ligne de chemin de fer Bruxelles-Tervuren, IBGE-BIM (Belgique)
- ▶ La Voie verte des Gaves, Syndicat Mixte SMDRA Pays des Vallées des Gaves (France)
- ▶ The Granite Way, Devon County Council (Royaume-Uni)
- ▶ La Voie verte des Hautes Vosges, Syndicat Intercommunal à vocation unique Voie verte des Hautes Vosges (France)
- ▶ Itinéraires Cyclables du Pays du Lac du Der, Syndicat mixte d'aménagement touristique du Lac du Der Chantecoq (France)
- ▶ Lanckorona Eco-museum on Ambertrail, Municipalité de Lanckorona (Pologne)
- ▶ Llanelli and District Greenway, Carmarthenshire County Council (Royaume-Uni)
- ▶ Perpignan-Thuir, Conseil général des Pyrénées Orientales (France)
- ▶ Piste cyclable 2, Entente de la Région du Mullerthal (Grand Duché du Luxembourg)
- ▶ Pistes cyclables passant par la vallée de l'Attert, Commune de Redange-Luxembourg (Grand Duché du Luxembourg)
- ▶ La Piste verte, Communauté des communes Sumene-Artense (France)
- ▶ La Voie verte Questembert-Mauron, Conseil Général du Morbihan (France)
- ▶ RAVeL urbain dans la traversée de Liège, Direction des Voies hydrauliques de Liège (Belgique)
- ▶ Rete-Vie Verdi Provincia di Modena, Provincia di Modena (Italie)
- ▶ Vía Verde de Noroeste de Murcia, Consejería de Turismo y Territorio de la Región de Murcia (Espagne)
- ▶ Vía Verde Santander-Mediterráneo, Ayuntamiento de Burgos (Espagne)
- ▶ Vía Verde de la Sierra, Fundación Via Verde de la Sierra (Espagne)
- ▶ Vía Verde del Tajuña, Comunidad de Madrid (Espagne)

## France

## 1<sup>er</sup> PRIX : LA VOIE VERTE DE CLUNY A GIVRY



**Outil de découverte d'une région regorgeant de fabuleux sites à découvrir, cet axe permet de développer un tourisme différent et, de ce fait, de dynamiser l'économie locale. Grâce à ses diverses boucles de randonnées, les usagers ont la possibilité de s'écarter de la voie pour visiter les villages des alentours.**

Située au Sud de la Région de Bourgogne, dans le département de Saône-et-Loire, la voie verte s'étend sur 22 communes et 4 cantons entre Cluny et Givry. Ce tracé rectiligne ou légèrement incurvé, emprunté à l'ancienne ligne de chemin de fer, donne l'occasion de découvrir quatre grands ensembles paysagers : cultures et herbages, vignobles, bocages, forêts. Les gares, les intersections de routes, les ponts et les alternances d'espaces ouverts et fermés rythment ce parcours d'une quarantaine de kilomètres. La voie verte de Cluny à Givry a également la particularité de présenter 13 boucles de randonnées cyclo-pédestres balisées vers les villages avoisinants. Au-delà de sa dimension locale, elle s'intègre dans un projet de réseau vert régional et européen (au travers du projet REVER).

La voie verte a été ouverte au public en 1997, après quelques travaux d'aménagement. Le Conseil Général de Saône-et-Loire a acheté l'emprise de l'ancienne voie ferrée reliant Givry à Cluny afin de l'aménager en piste cyclable et de randonnées. Il poursuit sans cesse sa politique de développement des voies vertes dans le département.

La Voie verte de Cluny à Givry est un excellent outil de découverte du patrimoine naturel et historique d'une région riche notamment en art roman, en vignobles mondialement connus, en artisanat d'art et en produits du terroir. Par la présence d'une clientèle nouvelle, d'autres atouts de la région peuvent être mis en exergue et des produits touristiques - correspondant à de nouvelles attentes - peuvent être développés (loisirs en famille, découverte nature, patrimoine vivant). Cette voie a également suscité le développement d'initiatives privées (créa-

tion du musée du Vélo, installation d'une société de location de vélos et de rollers, service de navettes) et d'initiatives communales (camping équipé pour recevoir des cyclotouristes). Le projet est par ailleurs à l'origine de la création de dix emplois : jeunes animateurs, s'occupant de promouvoir l'axe et agents de valorisation, chargés de l'entretien de la piste et de la préservation du patrimoine.

Quant aux retombées du tracé, on constate un allongement de la durée de séjour des touristes : auparavant, les activités de loisirs et de sports faisaient défaut, mais il est maintenant possible de découvrir les différents centres d'intérêt touristique en empruntant la voie. On observe également une dynamisation de l'activité économique ainsi qu'une éclosion de nouvelles structures répondant à un besoin d'accueil touristique (aménagement le long de l'axe, points d'information, création d'aires de loisirs).

Cette voie verte de détente et de loisir se démarque également par son accessibilité aux personnes à mobilité réduite étant donné que l'infrastructure offre des conditions de circulation et de roulabilité optimales. En outre, cet axe de grande qualité est sécurisée au maximum via une signalisation adaptée aux croisements avec des routes, des patrouilles à vélos de brigades de gendarmerie, des bornes de secours, des protections grillagées, etc.

<b>Longueur :</b> .....	44 km
<b>Largeur :</b> .....	3 m
<b>Revêtement :</b> .....	enrobé
<b>Déclivité moyenne :</b> .....	< 3 %
<b>Villes et zones traversées :</b> .....	22 communes et 4 cantons
<b>Usagers autorisés :</b> .....	tous usagers non motorisés
<b>Types d'usage :</b> .....	loisir, tourisme, sport
<b>Coût des investissements :</b> .....	2 000 000 euros
<b>Services rendus aux usagers le long de la voie verte :</b> .....	location et réparation de vélos et rollers, aires d'arrêt (espace pique-nique, points d'eau, sanitaires, repose-vélos, parking, relais info services), points d'information, aires de jeux.

<b>Nom de l'organisme :</b> .....	CONSEIL GENERAL DE SAONE-ET-LOIRE
<b>Responsable technique :</b> .....	Yves de BON
<b>Adresse :</b> .....	rue de Lingendes 71 026 Macon Cedex 9 France
<b>Tél. :</b> .....	+ 33 3 85 21 98 05
<b>Email :</b> .....	y.debon@cg71.fr
<b>Site :</b> .....	<a href="http://www.cg71.com">www.cg71.com</a>

## Espagne

2<sup>e</sup> PRIX : VIAS VERDES DE GIRONA

Trois voies vertes catalanes sont reliées entre elles grâce à la remarquable coopération des autorités municipales et provinciales. Dans la réalisation de ce projet, la participation citoyenne est également extraordinaire. Ce tracé "élargi" permet aux usagers de profiter d'un paysage varié en toute quiétude dans une région au trafic dense.

Au nord-est de la Péninsule ibérique, dans la Communauté autonome de Catalogne, trois voies vertes découpent la province de Girona : la Ruta del Carrilet, la Ruta del Ferro et la Ruta del Tren. La première traverse une partie du parc naturel de la région volcanique de la Garroxta pour arriver à Girona où, via une piste cyclable urbaine, elle rejoint la voie verte qui débouche sur la mer Méditerranée, à Sant Feliu de Guixols sur la Costa Brava. Il s'agit là d'un axe combinant montagne, ville et mer à travers un relief accidenté - sculpté par les Pyrénées, la Cordillère transversale et le littoral - un paysage fortement boisé, des zones rurales protégées, des parcs naturels et des cours d'eau.

L'unification des tracés, entamée en 1993, est le fruit de l'implication d'un grand nombre de collectivités locales. En effet, face à la présence de ces trois voies non reliées entre elles tant du point de vue physique qu'administratif, c'est le Conseil Général de Girona qui a lancé le projet de réunification. Par la suite, municipalités, chefs-lieux de province et autres autorités locales se sont

unis et ont octroyé des fonds à une entité administrative ad hoc : le "Consortio de las Vías Verdes de Girona". Le Conseil Général de Girona assume 60% de l'apport budgétaire, les 40 % restant viennent des municipalités. Les statuts du Consortio ont été approuvés par les assemblées de chacune des autorités et une commission exécutive a vu le jour. Les municipalités y ont une représentation territoriale et le Conseil Général une représentation politique proportionnelle. Dans ce projet, la participation citoyenne a été fortement encouragée. C'est une des raisons pour lesquelles la population l'a accueillie avec enthousiasme.

Dans cette région touristique meurtrie par l'utilisation croissante et démesurée de la voiture au détriment des transports en commun, par la sous-exploitation de l'aéroport, ainsi que par l'absence d'une autoroute gratuite avec, en conséquence, l'encombrement des autoroutes à péage, la ré-affectation des tracés de chemins de fer en voie verte dans un espace écologique apporte sans conteste un souffle d'air frais en faveur d'un tourisme actif. L'axe assure aussi une fonction de liaison entre les différentes villes traversées et permet une pratique sportive pour des usagers de tous âges.

Longueur :	150 km
Largeur :	3/5 m
Déclivité moyenne :	4 %
Revêtement :	terre compactée
Villes et zones traversées :	28 municipalités, 5 régions
Types d'usage :	cyclistes, piétons / loisir et santé - communication
Coût des investissements :	3 000 000 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	Hôtels – restaurants – location de vélos – guides – crèche – transport – douches – aires de pique-niques – auberges.

Nom de l'organisme :	DIPUTACIÓ DE GIRONA
Responsable technique :	Emile MATO
Adresse :	Pujada Sant Martí 4 17 004 Girona - Espagne
Tél. :	+ 34 972 18 50 00
Email :	cparamo@ddgi.es
Site :	<a href="http://www.ddgi.es">www.ddgi.es</a>

## Belgique

3<sup>e</sup> PRIX : LA HOUILLÈRE

**Base d'une nouvelle mobilité urbaine, une voie verte s'intègre à la ville, en parallèle avec des actions sociales nouvelles et durables. Dans la région industrielle de Charleroi, la Houillère est un axe de qualité qui remplit une fonction de liaison géographique entre les habitants de la région mais assure également un rôle de lien social très important.**

Dès 1998, la Région wallonne et la Ville de Charleroi, secondées par Chemins du Rail et l'ASBL Faim et Froid, ont uni leurs efforts pour donner vie à la Houillère, une section urbaine du RAVEL (Réseau Autonome des Voies Lentes, qui couvre l'ensemble des territoires de la Région wallonne). Cette voie verte traverse les villes de Charleroi et Châtelet et relie deux voies fluviales ainsi que deux gares où passent des trains directs desservant de grandes villes telles que Bruxelles, Liège ou Lille. Ses initiateurs ont actuellement le projet de la développer en un "axe vert" s'étendant aux communes avoisinantes.

Sillonnant une région industrielle en pleine mutation économique avec un profond besoin de modernisation, la Houillère s'est montrée porteuse d'un renouveau durable : réaffectation d'anciennes voies ferrées, réhabilitation de friches industrielles, rénovation urbaine de quartiers défavorisés. Cette voie verte a également permis que soient reliés entre eux des quartiers éloignés du fait de l'urbanisation rapide et désordonnée qu'a connue la région.

Véritable outil d'intégration et de cohésion sociale, la Houillère implique de nombreuses personnes socialement défavorisées. Elle travaille, par exemple, en collaboration avec l'ASBL Faim et Froid qui s'est chargée de la rénovation de deux bâtiments d'anciennes gares et développe en tout temps des actions sociales innovantes via les services offerts aux usagers : atelier pour vélos, salle polyvalente, taverne avec terrasse, animations diverses, ... On y assure également le prêt de vélos - permettant à chacun de pratiquer un sport gratuitement. Lors de la réalisation de la voie verte, une approche concertée avec les riverains

a par ailleurs été mise en oeuvre afin de dépasser les conflits pouvant naître de la ré-affectation.

En terme de mobilité, la Houillère est un exemple de périphérique vert qui favorise aussi bien un déplacement utilitaire (école, travail) que de détente et constitue ainsi une alternative aux grands axes routiers urbains. De plus, afin d'encourager les usagers à l'emprunter, les organismes responsables assurent une sécurisation et une maintenance permanentes de cette voie qui présente de nombreux services pratiques (signalisation, aires de repos et de jeux, poubelles,...). La Houillère offre par ailleurs une excellente accessibilité grâce notamment à ses passages à niveau sécurisés, ses rampes et escaliers nouveaux.

Tout en assurant un nettoyage et un assainissement permanents, la Houillère est garante du respect de la biodiversité. Des "éco-cantonniers" assurent des travaux d'entretien quatre jours par semaine et un service de gestion des espaces verts s'occupe du fauchage "tardif" des zones herbeuses, de l'élagage des arbres et arbustes.

<b>Longueur :</b> .....	16 km
<b>Largeur :</b> .....	6-15 m
<b>Revêtement :</b> .....	tarmac
<b>Déclivité moyenne :</b> .....	2%
<b>Villes et zones traversées :</b> ....	Charleroi (Gilly, Jumet, Gosselies et Roux) et Châtelet
<b>Usagers autorisés :</b> .....	piétons, vélos, personnes à mobilité réduite, rollers, cavaliers et VTT
<b>Type d'usages :</b> .....	urbain

<b>Nom des organismes :</b> .....	MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORT VILLE DE CHARLEROI
<b>Responsable technique :</b> .....	Pour la Ville de Charleroi, M. PIRET Pour le MET, M. HERFUTH
<b>Adresse :</b> .....	Cabinet du Ministre DAERDEN rue Kefer 2 - 5100 Jambes + 32 81 32 18 11 Belgique Ville de Charleroi Maison communale annexe 6060 Gilly - Belgique + 32 71 86 39 71
<b>Email :</b> .....	alain.vanderputten@charleroi.be mherfuth@met.wallonie.be

## Irlande du Nord

## PRIX D'EXCELLENCE : FOYLE VALLEY GREENWAY

**Cette voie verte symbolique reliant l'Irlande du Nord à la République d'Irlande, à travers villes et campagne, est le résultat d'une forte collaboration entre associations, autorités et usagers ; depuis 2001, tous s'affairent à maintenir l'excellente réputation de qualité de la voie par des actions promotionnelles diverses.**

Cette voie verte a été aménagée sur une ancienne ligne de chemin de fer qui relie la ville de Derry (Irlande du Nord) à celle de Strabane (République d'Irlande). Il s'agit d'un couloir linéaire qui longe le fleuve Foyle sur 7 kilomètres et passe par la ville et la campagne, agrémentée de régions boisées et de cultures dans un environnement riche en faune et en flore diversifiées. Ouverte au public en juin 2001, conçue et réalisée par le Conseil Municipal de Derry, cette section du Réseau National Cyclable propose aujourd'hui de nombreuses activités touristiques et de loisirs.

Les activités promotionnelles et de marketing liées à la voie (télévision, radio, presse, événements tels que la participation à la Semaine du Vélo) sont nombreuses et permettent de maintenir, voire d'accroître, le nombre d'usagers.

Ce projet est exemplaire dans le sens où il repose sur un partenariat entre les usagers, les groupes locaux et les autorités. Le Conseil municipal s'occupe du tracé mais la population est aussi consultée afin de maximaliser l'exécution du programme et de promouvoir une réelle implication locale. Cette collaboration permet d'assurer la sécurité sur la voie verte, une bonne accessibilité et de nombreux services aux usagers mais également de récolter des fonds et de maintenir le site à un haut niveau de qualité. L'objectif ici est de travailler sans cesse en partenariat pour les activités de promotion de la voie en matière de santé, de tourisme et d'investissement dans l'économie locale. Cette réalisation est considérée comme une véritable expérience au succès continu. Grâce à cette méthode de travail, elle rencontre parfaitement les aspirations des groupes d'usagers et de touristes.

Ce projet a également ceci de particulier qu'il lie de façon symbolique deux régions irlandaises du Sud et du Nord, avec ce que cela implique de liens sociaux. La voie, sur laquelle sont organisés de nombreux événements, est

un lieu propice aux rencontres. En outre, le tracé relie à la campagne des zones urbaines "en difficulté".

L'entretien de la Foyle Valley Greenway est essentiel pour sa viabilité et son développement durable. C'est pourquoi elle est nettoyée trois fois par semaine. Le Conseil municipal de Derry vérifie régulièrement la propreté et la sécurité de la voie. Il est soutenu en cela par le programme des Gardes Bénévoles, établi avec l'association Sustrans. Le rôle des gardes est d'inspecter l'axe, de s'occuper de l'entretien régulier et, en organisant diverses activités, d'encourager la population à utiliser la voie.

Au niveau de la mobilité, grâce à la bonne accessibilité de la voie, à son tracé et à l'attention particulière portée aux usagers, tout le monde peut y accéder, en ce compris les personnes à mobilité réduite.

<b>Longueur :</b> .....	7 km
<b>Largeur :</b> .....	3 m
<b>Revêtement :</b> .....	bitume
<b>Déclivité moyenne :</b> .....	0 %
<b>Villes et zones traversées :</b> .....	de Derry City à Ballougr Townland
<b>Usagers autorisés :</b> .....	Tous
<b>Types d'usage :</b> .....	cyclistes, piétons, skaters / loisir, tourisme, sport et déplacements utilitaires
<b>Coût des investissements :</b> .....	680 000 euros
<b>Services rendus aux usagers le long de la voie verte :</b> .....	location de vélos chez des fournisseurs particuliers indi- qués par le centre d'informa- tion touristique, parking pour vélos et brochures.

<b>Nom de l'organisme :</b> .....	DERRY CITY COUNCIL
<b>Responsable technique :</b> .....	Anthony MCGURK
<b>Adresse :</b> .....	Strand road 98 BT487NN Derry Irlande du Nord
<b>Tél. :</b> .....	+ 353 2 871 36 51 51
<b>Email :</b> .....	cityeng@derrycity.gov.uk

## Slovénie

## PRIX D'EXCELLENCE : LA PARENZANA

**La Parenzana se distingue par sa dimension trans-nationale : l'Italie, la Slovénie et la Croatie collaborent afin d'aménager la totalité de cette ancienne voie de chemin de fer et de faire d'elle la voie verte la plus longue de la région du Nord adriatique. Dans son tracé slovène actuel, la voie verte traverse un environnement remarquable en servant d'alternative à la voiture et en offrant une grande quantité de services aux usagers.**

Empruntant, sur la côte slovène, le tracé d'une voie ferrée désaffectée qui reliait Trieste (Italie) et Porec (Croatie), la Parenzana traverse notamment les trois villes côtières de Koper, Izola et Piran. Cette voie verte part du village de Skofije à la frontière italienne et s'étend au sud vers la frontière croate en faisant découvrir aux usagers l'environnement remarquable des paysages de l'Adriatique. Dans son tronçon actuel, la Parenzana donne accès à un certain nombre de sites intéressants, notamment une réserve naturelle, des lagunes, des parcs accueillant les oiseaux migrateurs, etc. Une locomotive de l'ancienne ligne de chemin de fer a été installée comme monument.

S'inscrivant dans le contexte d'un changement significatif des modes de vie en Slovénie, la transformation de cet axe a été lancée en 1988, en réponse à un besoin d'activités de loisirs, à l'intérêt pour le patrimoine et à une prise de conscience environnementale. La voie s'érigait également en alternative à la croissance du trafic routier. Pour réaliser la Parenzana, la municipalité de Koper a lancé l'idée d'une réhabilitation de la voie ferrée en une voie verte de qualité. Koper et les villes avoisinantes ont relevé le défi et, dès lors, plusieurs activités ont été lancées au niveau local et international, avec l'intervention du Programme de Coopération Transfrontalière (programme européen PHARE). C'est grâce à toutes ces initiatives que cette section de la Parenzana, dont le nom entier est "Parenzana, la route de la santé et de l'amitié", a été finalisée en juin 2002.

Une lettre d'intention a été signée par les dix-sept autorités locales des trois pays traversés par l'ancienne voie ferrée (Italie, Slovénie, Croatie). Soutenus par des activités locales, les pays collaborent aujourd'hui afin de réaffecter l'axe dans sa totalité (123 km), ce qui en ferait la voie verte la plus longue de la région du Nord adriatique. Par sa longueur, cette voie relierait entre eux un demi million de citoyens des trois pays en offrant au plus grand nombre le plaisir de profiter de l'environnement naturel et du patrimoine culturel.

En terme d'impact socio-économique, cette voie verte est exemplaire par son approche "de bas en haut". Elle implique un grand nombre de collectivités locales et d'associations bénévoles des trois pays. Ces entités se sont investies fortement dans l'activité promotionnelle (par

exemple, la publication d'un CD-ROM), le nettoyage de la voie, la création d'un musée du chemin de fer, la signalisation et la maintenance. Elles ont à leur tour été encouragées à profiter pleinement, dans le cadre de leurs activités, de ce tracé mis à leur disposition, par exemple, pour le sport à l'école.

Destinée à une utilisation touristique et de loisirs, la Parenzana s'est également développée dans l'objectif d'une augmentation de la mobilité non motorisée, envisagée à long terme, entre les villes de la région côtière d'Istrie. Certaines portions de la voie verte sont d'ailleurs utilisées par des navetteurs et des écoliers.

D'un point de vue écologique, les initiateurs et réalisateurs du projet ont décidé de restaurer la voie ferrée en n'utilisant que du matériel local (pour le gravier, par exemple) et la construction a été envisagée en visant un impact minimum sur l'environnement (ponts en bois au lieu d'acier ou de béton).

Enfin, cette voie propose de nombreux services aux usagers (notamment une signalisation claire) et l'on prévoit d'en développer beaucoup d'autres (aire de repos et de jeux, poste d'observation de la nature, ...)

<b>Longueur :</b> .....	33 km
<b>Largeur :</b> .....	2,5 m
<b>Revêtement :</b> .....	tarmac et gravier
<b>Villes et zones traversées :</b> .....	Skofije, Koper, Izola, Portoroz, Secovlje
<b>Usagers autorisés :</b> .....	usagers non motorisés
<b>Types d'usage :</b> .....	détente, tourisme, navette
<b>Coût des investissements :</b> .....	435 000 euros
<b>Services rendus aux usagers le long de la voie verte :</b> .....	signalisation claire, plages dans toutes les villes côtières, terrains de sport à Koper et Portoroz, musée du Chemin de Fer, accès à une réserve naturelle ainsi qu'à deux parcs.

<b>Nom de l'organisme :</b> .....	MUNICIPALITE DE KOPER
<b>Responsable technique :</b> .....	Drago Bratoz
<b>Adresse :</b> .....	Verdijeva 10 SI-6000 Koper - Slovénie
<b>Tél. :</b> .....	+ 38 65 66 46 334
<b>Email :</b> .....	drago.bratoz@koper.si
<b>Site :</b> .....	<a href="http://www.koper.si">www.koper.si</a>

## Royaume-Uni

PRIX D'EXCELLENCE :  
THE PHOENIX TRAIL

**Cette voie verte, jalonnée de sculptures faisant office de sièges, a été conçue tout d'abord pour permettre aux enfants de la ville de Thame de se rendre à l'école à vélo en toute sécurité. Aujourd'hui, grâce à sa grande accessibilité, elle est utilisée par un ensemble diversifié d'usagers.**

Construite sur une ancienne voie de chemin de fer, dans le sud-est de l'Angleterre, cette voie verte relie, à travers la campagne, la ville de Thame (Oxfordshire) et le village de Horsenden (Buckinghamshire) depuis 2002. Elle fait partie de l'itinéraire 57 du Réseau Cyclable National de Grande-Bretagne.

Les comtés d'Oxfordshire et de Buckinghamshire connaissent tous deux une densité de population élevée. Cela implique un grand nombre de voitures et un trafic dense et rapide, même sur les voies secondaires. Le manque de sécurité et l'absence de plaisir qu'il y a à se balader ou faire du vélo dans ces zones a dès lors poussé l'association "Thame Better Way To School" à réaffecter cette ancienne ligne de chemin de fer. Elle a travaillé avec l'association Sustrans, responsable de la construction, à la planification, au financement et l'entretien de la voie.

L'objectif de "Thame Better Way To School" est d'encourager la marche et le vélo chez les enfants, sur la route de l'école principalement. Le Phoenix Trail représente une réelle opportunité car ce tracé constitue une liaison privilégiée entre les écoles de Thame et les secteurs d'où viennent les enfants. Par ailleurs, il offre une infrastructure favorable à la marche et au cyclisme de loisir pour tous.

Cette voie verte de qualité engendre, vu les régions qu'elle traverse, une valorisation du patrimoine naturel et ferroviaire. En outre, la présence d'œuvres d'art sur l'ensemble du parcours donne un caractère original à la voie et représente un attrait supplémentaire. Ces sculptures, qui font également fonction de sièges, ont d'ailleurs été distinguées pour leur qualité exceptionnelle.

Afin d'attirer de nouveaux usagers, plusieurs activités promotionnelles sont organisées. A titre d'exemple, des membres du Thame Better Way To School ont organisé

récemment des "Randonnées pour tous" ainsi que des "pique-niques à vélo" le long de la voie.

La conception et la construction du Phoenix Trail ont un impact social considérable. Tout d'abord, il permet à de nombreux enfants de se rendre à l'école à vélo. Il met donc l'accent sur la santé des générations futures, ce qui constitue une des facettes du développement durable. La concrétisation du projet repose sur l'expertise de spécialistes (Sustrans) mais s'inspire également de l'avis des usagers potentiels locaux. Des enquêtes ont été réalisées auprès des écoles. Le Forum mensuel de "Thame Better Way To School" implique concrètement et dans l'enthousiasme professeurs et élèves de la région.

Cette implication locale permet que la voie verte soit entretenue voire améliorée. Des conseils municipaux ont, par exemple, financé des canisettes. Les appels aux "matinées de travail" dans la presse locale remportent un franc succès.

Cette voie verte, plane et lisse, est parfaitement adaptée aux personnes à mobilité réduite, aux enfants qui apprennent à rouler en vélo, aux personnes âgées qui souhaitent se promener calmement, etc.

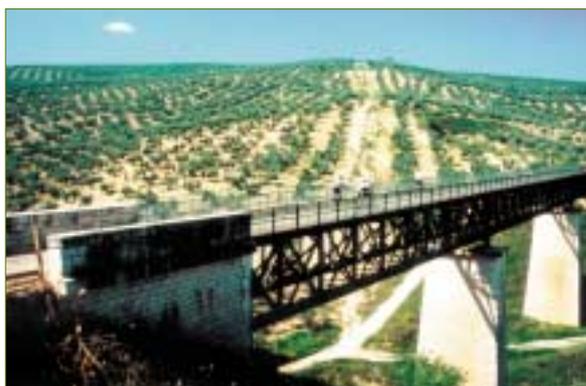
La population de Thame bénéficie aujourd'hui d'une voie verte agréable qu'elle peut utiliser de façon utilitaire ou pour la détente. Les sculptures et sièges situés le long du parcours rehaussent la beauté naturelle de l'environnement pour le plus grand plaisir des yeux ...et des jambes !

<b>Longueur :</b> .....	8 km
<b>Largeur :</b> .....	2,5 m, 2 m de piste cavalière
<b>Revêtement :</b> .....	5 km de tarmac, 3 km de calcaire concassé
<b>Déclivité moyenne :</b> .....	0 %
<b>Villes et zones traversées :</b> .....	Thame, campagne des comtés de Oxfordshire et Buckinghamshire
<b>Usagers autorisés :</b> .....	piétons, cyclistes, cavaliers, chaises roulantes, joggers
<b>Types d'usage :</b> .....	loisir, détente, déplacements utilitaires
<b>Coût des investissements :</b> .....	280 000 euros

<b>Nom de l'organisme :</b> .....	THAME BETTER WAY TO SCHOOL
<b>Responsable technique :</b> .....	Simon PRATT
<b>Adresse :</b> .....	The Willows, Aylesbury road 40 OX9 3AW Thame - England
<b>Tél. :</b> .....	+ 44 1 296 435 578
<b>E-mail :</b> .....	simonpratt@ntlworld.com

## Espagne

## PRIX D'EXCELLENCE : PLAN DE PROMOCIÓN DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE



**La campagne d'information liée à la Vía Verde del Aceite est un bon exemple de promotion d'une voie verte. Pour vanter les mérites du parcours bordé de champs d'oliviers et de sites touristiques intéressants, aucun effort n'a été épargné. Un grand nombre de supports et d'outils diversifiés ont été utilisés.**

Les travaux réalisés à l'initiative du Patronato de Promoción Provincial y Turismo du Conseil de Jaén ont permis de créer 55 kilomètres de voie verte riche en vastes paysages plantés d'oliviers. La Vía Verde relie d'importants noyaux de population en Andalousie : Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos et Alcaudete. Tout au long du tracé, on trouve des viaducs centenaires, des passerelles élevées traversant la route, des gares anciennes et autres "reliques" ferroviaires, sans oublier les aires de repos très bien équipées. A partir du tracé, des connections sont possibles vers d'autres sites touristiques tels que la Ruta Arqueológica de los Torreones, la Réserve naturelle de Laguna Honda, un pont médiéval, sans oublier le patrimoine historique et artistique de chacune des cinq villes traversées. La voie a donc une double caractéristique : elle est un produit touristique destiné à des visiteurs potentiels et une zone verte récréative pour les habitants des villes situées sur le parcours.

Dès l'inauguration de la voie verte, les responsables du projet, grâce au financement de la Orden de la Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, se lancent dans une gigantesque campagne de promotion qui va se concentrer sur une courte période (moins d'un an).

Diverses opérations vont être menées à plusieurs niveaux géographiques et sur différents supports. Très tôt, une série d'actions promotionnelles visent à faire connaître la voie au plan international. Ainsi, deux "voyages de présentation" ont été organisés pour les journalistes et les tour opérateurs étrangers. En 2002, le plus gros de l'opération est réalisé. Un concours est lancé pour trouver un logo représentatif de la voie. Des actions collectives sont menées. A titre d'exemple : la "1<sup>ère</sup> randonnée cyclotouriste de la Vía Verde del Aceite", deux randonnées à pied et à vélo lors de la IV<sup>e</sup> Journée des Voies Vertes en Espagne (avec animation, paella géante, jeux pour enfants, ...). La Vía Verde a également été présentée lors de salons du tourisme nationaux et internationaux (plus d'une quinzaine). Pour toucher un public plus large encore, les nouvelles technologies de l'information ont été utilisées. Une information détaillée apparaît sur Internet, avec traduction en anglais, français et allemand, et un CD-Rom a été réalisé. En outre, du matériel audiovisuel a été créé : publi-reportage, spot de sensibilisation et spot télévisé. Une campagne publicitaire a été menée sur plusieurs chaînes de télévision locale ainsi que dans la presse et dans des revues spécialisées nationales. Enfin, du matériel et une panoplie de gadgets avec le logo de la Vía Verde sont venus compléter ce plan de promotion (posters, brochures, tee-shirts, crayons, ...).

L'objectif du plan était de présenter la voie verte en visant le plus grand succès possible, de sensibiliser les habitants de la région au meilleur usage de l'axe, de renforcer la voie en tant que produit touristique de qualité lié au tourisme vert et à la pratique du sport, et attirer le plus grand nombre de visiteurs via divers supports de promotion.

<b>Nom de l'organisme :</b> .....	PATRONATO DE PROMOCIÓN PROVINCIAL Y TURISMO
<b>Responsable technique :</b> .....	Roberto AYBAR LEÓN
<b>Adresse :</b> .....	plaza de San Francisco 23 071 Jaén - Espagne
<b>Tél. :</b> .....	+ 34 953 24 80 00
<b>Email :</b> .....	robertoaybar@promojaen.es
<b>Site :</b> .....	<a href="http://www.dipujaen.es">www.dipujaen.es</a>

## VIATER-VIE DI ACQUA E DI TERRA - Italie



### Association de la terre et de l'eau : un tracé de voies vertes dicté par les canaux de la plaine lombarde

La plaine de Lombardie est une région agricole riche en canaux. Le réseau dense de ces cours d'eau joue un rôle d'irrigation et de drainage. A cette fonction initiale s'ajoute celle de loisir et de détente : les voies vertes suivent le tracé des canaux.

Viater essaie de remplir deux objectifs principaux. Tout d'abord, convertir les voies de service qui longent le canal en voies pour piétons et cyclistes avec une infrastructure adaptée aux usagers, telle que parkings, aires de repos, points d'information, etc. Ensuite, promouvoir les canaux, les paysages ruraux et leurs éléments architecturaux, protéger la faune et la flore locales. Pour la réalisation de ces objectifs, le secteur agricole s'implique fortement via les Consorzi di Bonifica, associations d'agriculteurs gérant les réseaux de canaux. Le but final du projet est de relier les voies entre elles pour former un réseau vert le long des canaux de la plaine lombarde, dans le respect de l'environnement.

Les voies vertes sont un excellent moyen de découverte des paysages typiques de la Vallée du Po. Leurs axes secondaires assurent en outre une liaison avec les villages voisins et les gares ferroviaires, ce qui donne l'occasion de visiter d'autres sites culturels de la région.

Longueur :	433 km
Largeur :	2,5 – 3 m
Villes et zones traversées :	Lodi, Cremona et d'autres villes plus petites
Usagers autorisés :	cyclistes et piétons
Types d'usage :	loisir, déplacements quotidiens
Coût des investissements :	2 300 630 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	signalétique, bancs, parkings, aires de repos, indications touristiques.

Nom de l'organisme :	REGIONE LOMBARDIA – DG AGRICOLTURA
Responsable technique :	Vicenzo Beniamino ANGILERI
Adresse :	piazza IV Novembre - 5 20 124 Milano - Italie
Tél. :	+ 39 02 67 65 2675
Email :	bonifica@regione.lombardia.it
Site :	<a href="http://www.agricoltura.regionelombardia.it">www.agricoltura.regionelombardia.it</a>

## ANCIENNE LIGNE DE CHEMIN DE FER BRUXELLES-TERVUREN - Belgique



### Desserte urbaine écologique

La promenade du chemin de fer, créée dès 1988 sur l'initiative de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement et récemment réaménagée, traverse trois communes de la région bruxelloise en assurant diverses fonctions remarquables.

Tout d'abord lieu de promenade, elle assure une liaison entre plusieurs espaces verts (parcs, plaines de jeux). Elle joue également un rôle de "desserte" urbaine, utile à la vie de tous les jours : elle longe écoles, universités, bureaux, commerces et quartiers d'habitat de haute densité. Elle est jalonnée de points d'arrêt des transports en commun, l'idéal pour une mobilité urbaine intermodale.

Parce qu'elle favorise la circulation et la conservation de la faune et de la flore sauvages subsistant en ville et qu'elle facilite, par conséquent, son observation par les usagers, cette voie assure également un rôle écologique.

Elle s'inscrit par ailleurs dans un cadre plus large : elle fait partie du Maillage Vert régional et du projet de Réseau Vert Européen (REVER) qui vise à la réalisation d'un réseau européen de voies vertes au travers de

l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest de l'Europe. Actuellement, des études d'aménagement sont en cours de réalisation afin d'améliorer encore cette voie verte périurbaine.

Longueur :	5 km
Largeur :	3 m
Revêtement :	dolomie
Déclivité moyenne :	0,1 – 1,5 %
Villes et zones traversées :	région de Bruxelles-Capitale
Usagers autorisés :	piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite
Types d'usage :	loisir, déplacements quotidiens
Coût des investissements :	2 786 324 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	kiosque d'informations (brochures), tours guidés organisés pendant plusieurs mois de l'année, présence de gardiens.

Nom de l'organisme :	INSTITUT BRUXELLOIS POUR LA GESTION DE L'ENVIRONNEMENT
Responsable technique :	Rachelle Rubert
Adresse :	rue Gulledele 100 1200 Bruxelles - Belgique
Tél. :	+ 32 2 775 78 48
Email :	<a href="mailto:rru@ibgebim.be">rru@ibgebim.be</a>
Site :	<a href="http://www.ibgebim.be">www.ibgebim.be</a>

## VOIE VERTE DES GAVES - France



### Voie verte de montagne pour tous les usagers

Dans les Hautes Pyrénées, cette ancienne voie ferrée longe le cours d'eau "Le Gave de Pau" entre Lourdes et Soulon. Il s'agit d'une voie verte de montagne, ce qui est assez rare. Son tracé permet de se promener sur la voie elle-même mais aussi dans les villages à proximité grâce à une signalétique touristique adaptée.

Dès la conception de la voie verte, l'accent est mis sur l'accessibilité au plus grand nombre : accessibilité physique (une étude approfondie sur l'accès des personnes handicapées a été réalisée, des ponts métalliques ont été restaurés) mais aussi accessibilité générale (les informations écrites relatives à la voie sont rédigées en 6 langues). Par ailleurs, afin de répondre le mieux possible aux besoins des usagers locaux et des touristes, la voie a fait l'objet d'une réflexion collective. Deux axes à suivre ont été définis : le confort et la sécurité des usagers, la mise en valeur du milieu naturel par un traitement paysager.

La voie verte est constamment entretenue par des jeunes en réinsertion sociale et, dans un souci permanent d'amélioration, il est prévu que des travaux soient entamés prochainement. On espère une extension qui permettra de rejoindre directement Lourdes, ainsi qu'une station thermale et la zone centrale du Parc National des Pyrénées.

Longueur :	17 km
Largeur :	5 m
Déclivité moyenne :	0 %
Villes et zones traversées :	Lourdes et 11 villages
Usagers autorisés :	tous
Types d'usage :	loisir de la population locale, tourisme, déplacements quotidiens
Coût des investissements :	763 000 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	panneaux touristiques en 6 langues, brochures d'accueil avec plan en 6 langues, traversées des routes locales très protégées, une fontaine à eau.

Nom de l'organisme :	SMDRA
Responsable technique :	Pascal DOISNE
Adresse :	Mairie - 65 400 Argeles - France
Tél. :	+ 33 562 42 64 98
Site :	<a href="http://valleesdesgaves.com">valleesdesgaves.com</a>

## THE GRANITE WAY - Royaume-Uni

### Une voie verte de qualité au service du développement régional

Reliant Okehampton et Lyoford, dans le sud-ouest de l'Angleterre (Devon), à travers un paysage montagneux spectaculaire, cette voie construite sur un ancien chemin ferré longe en toute sécurité le versant nord-ouest du Parc National de Dartmoor à une hauteur de 200 à 300 mètres.

La réalisation de la voie n'a pas été des plus simples. Un accord a dû être trouvé avec 29 propriétaires terriens et les obstacles physiques, politiques et juridiques ayant souvent semblé insurmontables, ont été levés. Aujourd'hui, la qualité et la configuration de l'axe ainsi que l'approche innovante qui a été adoptée pour sa conception n'attirent que des commentateurs positifs.

Ce projet est considéré comme un élément dynamique de développement durable dans une région dont les principaux secteurs économiques (agriculture et tourisme) connaissent un déclin. La stratégie adoptée par le Conseil du Comté de Devon fut d'exploiter l'intérêt du public pour les activités de vacances et pour l'environnement. Résultat : une nouvelle auberge de jeunesse, la rénovation de deux grands viaducs de valeur historique, la construction d'une nouvelle gare et d'un centre pour les visiteurs à Meldon, la restauration de la gare de Okehampton et la création de la voie verte, un élément de cohésion et une opportunité hors pair pour la relance économique. Mais plus qu'un développement touristique durable, ce projet, fortement soutenu au niveau local, a permis de relier des communautés éloignées à Okehampton et au réseau ferré facilitant ainsi les déplacements.

Longueur :	13 km
Largeur :	3 m
Revêtement :	pierre
Déclivité moyenne :	1,5 %
Villes et zones traversées :	Okehampton, Meldon, Bridestone, Lydford
Usagers autorisés :	piétons, cyclistes
Types d'usage :	loisir, tourisme
Coût des investissements :	4 400 000 euros

Nom de l'organisme :	DEVON COUNTY COUNCIL
Responsable technique :	Graham CORNISH
Adresse :	County Hall, Topsham road EX2 4QD Exeter Grande-Bretagne
Tél. :	+ 44 139 238 2149
Email :	echorlto@devon.gov.uk

## VOIE VERTE DES HAUTES VOSGES - France



### Parcourir une voie verte à ski

Dans la vallée de la Moselotte, cette piste multi-activités emprunte le tracé d'une ancienne voie ferrée et offre une grande variété de paysages pittoresques dans une vallée tantôt rurale, tantôt urbanisée.

La décision de réhabilitation de cette ancienne voie de chemin de fer – née d'un souci de sécurité et de préservation du patrimoine – a bénéficié du soutien unanime des élus, des habitants ainsi que du milieu associatif. Cette unanimité, mais aussi la variété des usages possibles, la convivialité et la qualité du site ont sans nul doute contribué à la qualité et au succès de la réalisation de cette voie.

Cette voie verte représente aussi une alternative à la route accueillant l'ensemble du trafic depuis la suppression du chemin de fer. La qualité de son revêtement permet aux adeptes de ski de fond de pratiquer du "ski-roues" en toutes saisons.

Longueur :	24 km
Largeur :	3 m
Revêtement :	enrobé
Déclivité moyenne :	0,5 %
Villes et zones traversées :	Remiremont, Saint-Etienne-les-Remiremont, Vagney, Thieffosse, Cornimont
Usagers autorisés :	piétons, cyclistes, rollers, skieurs à roues et de fond

Types d'usage :	loisir, tourisme, déplacement quotidien
Coût des investissements :	4 175 000 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	un agent d'accueil "emploi jeune" présent pour tous renseignements, location de vélos et rollers, 10 aires de pique-niques équipées, possibilité de rafraichissement.

Nom de l'organisme :	SYNDICAT INTERCOMMUNAL A VOCATION UNIQUE
Responsable technique :	Hélène JEANPIERRE
Adresse :	place Caritey 12 - 88 120 - Vagney - France
Tél. :	+ 33 329 247 018
Email :	info@lavoeiverte.com
Site :	www.lavoeiverte.com

## ITINERAIRES CYCLABLES DU PAYS DU LAC DE DER - France

### Itinéraires reliant lac, sites touristiques et villes, à travers un panorama varié

Ces itinéraires cyclables, en Champagne-Ardenne, permettent à la population locale et aux touristes de faire une boucle autour du Lac de Der, site naturel protégé d'une grande qualité environnementale, et de relier le site touristique aux villes de St Dizier et Vitry le François, portes du pays du Lac de Der.

Cette voie verte est issue de la volonté de développer de façon durable le tourisme "vert" (activités en plein air, ornithologie, ...) et "bleu" (sports nautiques, ...) en ouvrant cet espace de nature aux habitants des villes-portes, par la circulation douce et dans le respect de l'environnement.

Ces initiatives s'inscrivent parfaitement dans la politique nationale de développement des véloroutes et voies vertes. Les tracés, sécurisés et de qualité, sont le fruit d'une étroite concertation avec les associations de protection de l'environnement et d'usagers ; ils répondent de façon optimale à la demande locale.

Outil de découverte du patrimoine, cette voie verte présente l'avantage de traverser des paysages variés, de desservir les sites et équipements touristiques du Lac du Der. Elle constitue un moyen alternatif de découverte des villes et de leur patrimoine architectural.

Longueur :	50 km
Largeur :	3 m
Revêtement :	enrobé
Déclivité moyenne :	0 %
Villes et zones traversées :	zones rurales (forêt, bordure d'eau, desserte de villages), zones urbanisées de St Dizier
Usagers autorisés :	cyclistes, piétons, rollers, personnes à mobilité réduite
Types d'usage :	loisir, sport, déplacement quotidien, tourisme
Coût des investissements :	2 300 000 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	sanitaires, aires de pique-nique, location de vélos, stationnement pour vélos, espace de jeux et de détente (aires de jeux, plages), commerces et restauration, points d'information.

Nom de l'organisme :	SYNDICAT MIXTE D'AMENAGEMENT TOURISTIQUE DU LAC DU DER CHANTECOQ
Responsable technique :	Thierry CHERRIERE
Adresse :	station nautique - 51 290 Giffaumont - Champaubert France
Tél. :	+ 33 3 26 72 62 87
Email :	syndicat.der@free.fr
Site :	www.lacduder.com

## LANCKORONA, ECOMUSEE SUR LA VOIE VERTE DE L'AMBRE - Pologne

### Une petite ville historique revitalisée par la création d'une infrastructure de tourisme durable

L'écomusée de la voie verte de l'Ambre met en avant les atouts culturels et naturels de la ville de Lanckorona, située sur les contreforts de la chaîne de montagne Beskidy en Pologne, et fait découvrir les particularités de la région des Carpates.

La région est un terrain propice aux activités de plein air sur une infrastructure dédiée à la marche et au vélo. On y découvre les charmes d'une architecture en bois, de magnifiques paysages ruraux, une biodiversité protégée dans la forêt du "Mont du Château" surplombant Lonck, ainsi que le Mont Lanckorona et les ruines de son château médiéval (classé Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco).

La conception, la réalisation et l'entretien de cette infrastructure touristique est l'œuvre d'une association locale réunissant des personnes de toutes professions (artisans, agriculteurs, promoteurs touristiques, ...) et de tous âges. Des jeunes, par exemple, se chargent de rassembler des histoires anciennes ou participent à l'organisation de foires.

Ce projet est destiné au développement du tourisme durable mais il permet aussi à la population locale, à travers la mise en valeur de son propre patrimoine, de redécouvrir sa valeur unique et de l'utiliser dans le processus de développement régional.

<b>Nom de l'organisme :</b>	URZAD GMINY LANCKORONA
<b>Responsable technique :</b>	Ewa Klimala
<b>Adresse :</b>	Krakowska 473 34 143 Lanckorona Pologne
<b>Tél. :</b>	+ 48 33 87 63 595
<b>Email :</b>	uglancko@in.com.pl
<b>Site :</b>	<a href="http://www.lanckorona.iap.pl">www.lanckorona.iap.pl</a>

## LLANELLI AND DISTRICT GREENWAY - Royaume-Uni

### La remise en valeur d'une région et d'une population

Dans le Sud-Ouest du Pays de Galles, cette voie verte de haute qualité relie localités et destinations touristiques tout en offrant des paysages vivifiants et spectaculaires. Longeant tout d'abord la côte, la voie grimpe ensuite graduellement la Gwendraeth Valley pour en parcourir la crête. Au milieu de ce réseau se trouvent les villes de Llanelli et Burry Port.

Dans cette région où l'exploitation industrielle a fortement ralenti ces dernières années, de vastes programmes de rénovation ont été lancés afin de mettre en valeur les atouts environnementaux et d'exploiter les anciennes zones industrielles à des fins récréatives. La voie verte est l'élément de cohésion de ces initiatives.

Elle a également contribué à modifier le mode de vie et les attitudes de la population, touchée par le mauvais contexte socio-économique. En collaboration avec l'association Sustrans, le Conseil du Comté et une agence de formation, les initiateurs du projet ont formé des personnes sans emploi et ont géré un budget basé sur un concept de "New Deal" pour, finalement, mettre en place une infrastructure de qualité.

<b>Longueur :</b>	38 km
<b>Largeur :</b>	2,5 à 50 m
<b>Revêtement :</b>	tarmac
<b>Déclivité moyenne :</b>	1,25 %
<b>Villes et zones traversées :</b>	Llanelli, Burry Port, Tumble
<b>Usagers autorisés :</b>	cyclistes, cavaliers, personnes en chaise roulante, piétons
<b>Types d'usage :</b>	loisir, déplacement quotidiens
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte :</b>	centre pour visiteurs, toilettes.

<b>Nom de l'organisme :</b>	CARMATHENSHIRE COUNTY COUNCIL
<b>Responsable technique :</b>	Phillip JAMES SNAITH
<b>Adresse :</b>	Llanstephan road, Johnstown SA313LZ Carmarthen Royaume-Uni
<b>Tél. :</b>	+ 44 1 267 22 43 00
<b>Email :</b>	<a href="mailto:rsully@sirgar.gov.uk">rsully@sirgar.gov.uk</a>

## VIA VERDE DEL NOROESTE DE MURCIA - Espagne

### A travers une grande variété de paysages, une voie verte servant aussi de chemin de pèlerinage

La voie verte du Nord Ouest de Murcie démarre à Los Baños de Mula et passe par les villes de Mula, Bullas et Cehegin. Sur 48 kilomètres, elle traverse forêts denses, zones agricoles, centres urbains, plaines fertiles et zones arides. Cet axe, sûr et facile, est utilisé comme chemin de pèlerinage vers la ville sainte de Caravaca de la Cruz, sa destination finale.

Afin de dynamiser cette région économiquement défavorisée et de répondre à une demande des citoyens, trois administrations (locale, régionale et nationale) ont uni leurs efforts pour aménager la voie verte, en vue d'un développement durable. A cet effet, un "consorcio" a été créé pour sa gestion et son entretien. Ces administrations ont travaillé dans une optique de valorisation optimale du patrimoine : accès à des zones naturelles de grande variété, mise en avant de la fonction de chemin de pèlerinage, utilisation de l'axe pour rapprocher la population de son milieu naturel et pour amener les visiteurs aux zones urbaines.

<b>Longueur :</b>	48 km
<b>Largeur :</b>	4 m
<b>Déclivité moyenne :</b>	0,6 %
<b>Villes et zones traversées :</b>	Los Baños, Mulla, Bullas, Cehegin, Caravaca
<b>Usagers autorisés :</b>	piétons, cavaliers, cyclistes, chaises roulantes
<b>Types d'usage :</b>	loisir, tourisme, déplacements quotidiens
<b>Coût des investissements :</b>	1 300 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte :</b>	logements ruraux, noyaux urbains avec tous les services et chemin de pèlerinage.

<b>Nom de l'organisme :</b>	CONSEJERIA DE TURISMO Y TERRITORIO
<b>Responsable technique :</b>	José María RODENAS
<b>Adresse :</b>	plaza de Romea 4 30 017 Murcia - Espagne
<b>Tél. :</b>	+ 34 968 27 77 51
<b>Email :</b>	<a href="mailto:josem.rodenas@carm.es">josem.rodenas@carm.es</a>
<b>Site :</b>	<a href="http://www.murciaturistica.es">www.murciaturistica.es</a>

## PERPIGNAN-THUIR - France



### A proximité d'une grande agglomération, des paysages remarquables à admirer en toute saison

Principale voie verte du département des Pyrénées Orientales, ce tracé relie la ville de Perpignan à celle de Thuir. Traversant ville et campagne, dotée de magnifiques perspectives, cette voie périurbaine est particulièrement calme, agréable, propice aux promenades et à la pratique sportive. Résultat d'un projet de réhabilitation des voies ferrées, elle a été conçue et réalisée par le Conseil Général des Pyrénées Orientales, rejoint par des collectivités locales territorialement concernées. Ce partenariat a permis "l'appropriation" de la voie verte par la population et la prise en charge de l'entretien de l'infrastructure par les communes.

Son tracé étant jalonné de sites exceptionnels (notamment, un ancien moulin, une chapelle du X<sup>e</sup> siècle, des villages typiques du Roussillon), la voie valorise les zones traversées et leur patrimoine culturel et permet la promotion des produits du terroir.

Les concepteurs du projet ont mis un accent particulier sur la sécurité (traitement soigné lors de rencontres avec des voies routières et, en autre temps, isolement complet vis-à-vis des autres usagers) ainsi que sur le niveau de services offerts aux usagers (infrastructure de qualité, entretien des abords, information des usagers).

(.../...)

<b>Longueur</b> :	15 km
<b>Largeur</b> :	3 m
<b>Revêtement</b> :	enrobé
<b>Déclivité moyenne</b> :	1 %
<b>Villes et zones traversées</b> :	Perpignan, Toulouges, Canomes, Ponteilla, Lluçia, Thuir
<b>Usagers autorisés</b> :	usagers non-motorisés sauf cavaliers
<b>Types d'usage</b> :	loisir et tourisme, déplacements quotidiens
<b>Coût des investissements</b> :	800 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	relais-informations-services aux extrémités avec aires de stationnement pour voitures, signalétique par totems, restauration et hébergement dans les villages et gîtes ruraux.

<b>Nom de l'organisme</b> :	CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ORIENTALES
<b>Responsable technique</b> :	Jacques MARTIN
<b>Adresse</b> :	quai Sadi Carnot 24 BP 906 66 906 Perpignan - cedex France
<b>Tél.</b> :	+ 33 4 68 858 805
<b>Email</b> :	jacques.martin@cg66.fr

### PISTE CYCLABLE 2 - Grand-Duché de Luxembourg

#### La traversée d'un paysage merveilleux sur une ancienne ligne de chemin de fer remise en valeur

Située dans la Petite Suisse luxembourgeoise, la région la plus touristique du pays, cette piste cyclable part de Beidweiler pour rejoindre Echternach. Suivant le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer, elle permet de découvrir les formations rocheuses spécifiques à la région et d'accéder à des plateaux offrant des vues splendides sur la vallée.

La voie verte, large et assez plane, est propice au tourisme "durable" et est particulièrement adaptée aux familles. En effet, des personnes de tout âge viennent apprécier le milieu calme et naturel de la piste, spécialement sécurisée (un tunnel sous la route a notamment été construit pour permettre la traversée d'une nationale).

Initialement, cette piste fut construite, de 1982 à 1986, dans le cadre d'un programme destiné à combattre le chômage généré par la crise des années 70. Aujourd'hui cependant, elle a surtout pour fonction de sauvegarder et de valoriser, pour les autochtones comme pour les étrangers, le patrimoine et l'histoire du chemin de fer luxembourgeois (autour d'un programme de revalorisation des anciennes gares situées sur le tracé transformées en gîtes, chalets, bistros, hôtel ou abris).

<b>Longueur</b> :	19 km
<b>Largeur</b> :	2,5 m
<b>Revêtement</b> :	béton et asphalte
<b>Villes et zones traversées</b> :	Beidweiler, Rippig, Hemstal, Zittig, Bech, Consdorf, Scheidgen, Echternach
<b>Usagers autorisés</b> :	cyclistes, piétons
<b>Types d'usage</b> :	loisir, tourisme
<b>Coût des investissements</b> :	500 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	cafés, sites touristiques dans les environs, campings, chalet, abris, plaine de jeux.

<b>Nom de l'organisme</b> :	ENTENTE SIT DE LA REGION DU MULLERTHAL
<b>Responsables techniques</b> :	Marianne ORIGER et Nathalie GRÉGOIRE
<b>Adresse</b> :	parvis de la Basilique 9-10 6401 Echternach - Luxembourg
<b>Tél.</b> :	+ 35 27 20 457
<b>Email</b> :	info@mullerthal.lu
<b>Site</b> :	<a href="http://www.mullerthal.lu">www.mullerthal.lu</a>

### PISTES CYCLABLES PASSANT PAR LA VALLEE DE L'ATTERT - Grand-Duché de Luxembourg



#### Valorisation du patrimoine ferroviaire et du milieu naturel d'une vallée luxembourgeoise

Aménagées sur le tracé de deux anciennes lignes de chemin de fer, à l'ouest du Grand-Duché de Luxembourg, ces voies, tronçons du réseau national des pistes cyclables, traversent une grande partie de la Vallée de l'Attert, garante d'un cadre naturel de qualité et varié. Elles représentent une véritable opportunité dans un pays où une grande partie de la population pratique le vélo.

Les initiateurs et les maîtres d'ouvrage du projet ont assuré la préservation d'anciens équipements situés tout au long du parcours. D'anciennes gares ont été rénovées. Parmi elles, la gare de Noerdange qui abrite le Musée du Jhangeli, du nom d'une des anciennes voies ferrées. Ces voies vertes valorisent ainsi le patrimoine des lignes ferrées désaffectées.

Les pistes cyclables assurent également la mobilité entre les communes de la vallée et permettent aux touristes de découvrir la région avec un moyen de transport respectueux de l'environnement.

<b>Longueur</b> :	34 km
<b>Largeur</b> :	2,5 - 3 m
<b>Déclivité moyenne</b> :	2 - 20 (5) %
<b>Villes et zones traversées</b> :	communes de la Vallée de l'Attert
<b>Usagers autorisés</b> :	usagers non-motorisés
<b>Types d'usage</b> :	loisir, tourisme, déplacements quotidiens
<b>Coût des investissements</b> :	1 860 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	Musée Jhangeli, aires de pique-nique, aires de jeux, abris, panneaux d'information, bancs.

<b>Nom de l'organisme</b> :	COMMUNE DE REDANGE
<b>Responsable technique</b> :	Patrice VERSCHEURE
<b>Adresse</b> :	Grand-rue 38 8510 Redange - Luxembourg
<b>Tél.</b> :	+ 352 26 62 08 08
<b>Email</b> :	maison.eau@attert.com

### LA PISTE VERTE - France



#### Un nouvel attrait pour le Parc Naturel des Volcans

C'est la réhabilitation d'une ancienne voie ferrée qui a donné naissance à la Piste Verte actuelle, en région d'Auvergne.

Les choix techniques de l'aménagement de cette voie (largeur, confort de roulement, qualité de revêtement, déclivité faible, sécurité optimale) permettent de satisfaire l'ensemble des usagers.

Au-delà de cet aspect, l'infrastructure se distingue par la mise en valeur des éléments mobiliers et des bâtiments qui évoquent l'utilisation passée de la voie. C'est cette volonté de valorisation de l'ancienne fonction du tracé qui a motivé le style d'aménagement (des aires de repos, des intersections qui allient esthétique et sécurité).

Au cœur du Parc Naturel des Volcans, région au tourisme déjà bien développé, la réhabilitation de l'ancienne voie ferrée constitue un attrait nouveau, respectueux de l'environnement. En effet, la Piste Verte est une occasion pour tous les publics de découvrir le territoire et ses grands espaces au relief accidenté, sur un parcours de déclivité faible pour la région.

<b>Longueur</b> :	3,8 km
<b>Largeur</b> :	3 m
<b>Revêtement</b> :	enrobé
<b>Déclivité moyenne</b> :	2,5 %
<b>Villes et zones traversées</b> :	Ydes
<b>Usagers autorisés</b> :	cyclistes, rollers, piétons, personnes à mobilité réduite
<b>Types d'usage</b> :	loisir, tourisme, déplacements quotidiens
<b>Coût des investissements</b> :	365 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	aire de repos, sanitaires, information touristique, location de matériel (vélos, rollers).

<b>Nom de l'organisme</b> :	COMMUNAUTE DE COMMUNES SUMENE-ARTENSE
<b>Responsable technique</b> :	Mathieu COSTES
<b>Adresse</b> :	Mairie, BP 7 15 270 Champs sur Tarentaine France
<b>Tél.</b> :	+ 33 471 78 72 55
<b>Email</b> :	champs@wanadoo.fr

### VOIE VERTE QUESTEMBERT-MAURON - France

#### Une voie verte aménagée dans un souci de réponse optimale aux besoins des usagers

Cette voie verte multiusage suit le tracé de la ligne ferroviaire désaffectée Questembert-Mauron et parcourt la moitié de la Bretagne du nord au sud et la quasi totalité du territoire morbihannais. Elle représente une formidable occasion de découverte du patrimoine agricole et des différents paysages ruraux.

Cette voie est exemplaire en matière d'infrastructure. Elle met à disposition des usagers des installations confortables : adaptation du tablier des ponts à la promenade, dispositifs de sécurité, signalétique, aménagement spécifique des intersections avec les routes à trafic dense, etc.

Par ses tracés appropriés à chaque type d'utilisateur, la voie convient à un large public. En effet, elle est constituée d'une large bande, très roulante, en enrobé (béton bitumineux) pour les vélos et les rollers et d'une bande étroite, plus souple, et sablée pour les randonneurs pédestres.

La voie verte Questembert-Mauron a donné lieu à une opération environnementale de grande envergure. Pour sa réalisation, les douze communes traversées par l'axe se sont tournées vers l'autorité départementale. Le Conseil général du Morbihan a dès lors joué un rôle fédérateur et s'est portée maître d'ouvrage. Grâce à cette cohérence territoriale, la voie contribue aujourd'hui au développement touristique, économique et social du Morbihan et de la Bretagne.

<b>Longueur</b> :	53 km
<b>Largeur</b> :	5 m
<b>Revêtement</b> :	mixte (bande en bitume et sablée)
<b>Déclivité moyenne</b> :	très faible
<b>Villes et zones traversées</b> :	le Morbihan (12 communes)
<b>Usagers autorisés</b> :	piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite
<b>Types d'usage</b> :	sport, détente, loisir, déplacements quotidiens
<b>Coût des investissements</b> :	3 500 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	cfr supra

<b>Nom de l'organisme</b> :	CONSEIL GENERAL DU MORBIHAN
<b>Responsable technique</b> :	Pierre BOURIC
<b>Adresse</b> :	rue Saint-Tropez 2, BP 400 56 009 Vannes - France
<b>Tél.</b> :	+ 33 297 54 82 31
<b>Email</b> :	pierre.bouric@cg56.fr
<b>Site</b> :	<a href="http://www.cg56.fr">www.cg56.fr</a>

### RAVEL URBAIN DANS LA TRAVERSEE DE LIEGE - Belgique

#### Une voie verte pour les Liégeois !

Ce RAVeL (Réseau Autonome des Voies Lentes) est le résultat de la restauration, dès 1989, par la Direction des Voies Hydrauliques de Liège, d'anciens chemins de halage et quais de débarquement le long de la rive droite de la Meuse à Liège. Cette restauration répond à l'aspiration des Liégeois à retrouver un accès aux quais et aux rivages du fleuve que la création de routes à quatre bandes avait rendu impossible.

Cette réalisation s'inscrit dans un cadre d'actions plus larges : le programme "Rendre la Meuse aux Liégeois" et le "RAVeL en Wallonie".

Une particularité de cette voie : elle est équipée de passerelles ingénieuses qui permettent de contourner les ponts sans obliger les usagers à remonter sur la chaussée.

En rapprochant les citoyens de la voie fluviale, ce RAVeL urbain favorise la découverte du patrimoine naturel et d'un site architectural de qualité. Il offre en outre une promenade sécurisée et continue, profitable à la santé et au bien-être de tous.

<b>Longueur</b> :	4,8 km
<b>Largeur</b> :	2 - 3 m
<b>Revêtement</b> :	pavé en béton
<b>Déclivité moyenne</b> :	0 %
<b>Villes et zones traversées</b> :	Liège, rive droite de la Meuse
<b>Usagers autorisés</b> :	usagers non-motorisés
<b>Types d'usage</b> :	loisir, tourisme, déplacements utilitaires
<b>Coût des investissements</b> :	8 105 000 euros
<b>Services rendus aux usagers</b>	
<b>le long de la voie verte</b> :	location de vélos, accostage de bateaux touristiques, lignes de bus, proximité des centres d'intérêt, liaison avec le centre ville.

<b>Nom de l'organisme</b> :	DIRECTION DES VOIES HYDRAULIQUES DE LIEGE
<b>Responsable technique</b> :	Christel JOB
<b>Adresse</b> :	rue Forgeur 2 - 4000 Liège Belgique
<b>Tél.</b> :	+ 32 4 220 87 11
<b>Email</b> :	froenen@met.wallonie.be

### RETE DELLE VIE VERDI - Italie

#### Un réseau de voies vertes multifonctionnelles s'inscrivant dans une réelle démarche environnementale

C'est dans le cadre d'un programme pour la qualité urbaine et le développement durable de la Région Emilie-Romagne et la Province de Modène qu'a été concrétisé le projet d'un ensemble de voies vertes. Elles traversent plaines et collines via un réseau d'environ 100 kilomètres. Il s'agit de voies dont le tracé longe des cours d'eau, suit d'anciens chemins de fer ou traverse les terres agricoles.

Ce qui fait la particularité de ce vaste programme, c'est qu'il a amené différents secteurs de l'administration publique (transport, mobilité, environnement, tourisme, sport, culture, agriculture,...) à coopérer dans un but commun : un réseau de voies vertes multifonctionnelles. Il rencontre deux objectifs : d'une part, créer un réseau de voies cyclables et de randonnées pédestres utilisé à des fins de loisir ou de liaison périurbaine et promouvoir ainsi l'utilisation de moyens de transport non polluants ; d'autre part, développer un réseau écologique visant à protéger et améliorer la biodiversité, à favoriser la découverte des zones traversées en sensibilisant les usagers locaux, scolaires et touristes à la découverte des milieux naturels.

La Rete delle Vie Verdi fait par ailleurs l'objet d'actions promotionnelles très développées : programmes télévisés, expositions, brochures, excursions guidées pour étudiants, randonnées cyclistes, rencontres de discussions,...

<b>Nom de l'organisme</b> :	PROVINCIA DI MODENA
<b>Responsable technique</b> :	Enriuccio NORA
<b>Adresse</b> :	Martiri delle Liberta 34 41 100 Modena - Italie
<b>Tél.</b> :	+ 39 59 20 93 50
<b>Email</b> :	nora.e@provincia.modena.it
<b>Site</b> :	<a href="http://www.provincia.modena.it">www.provincia.modena.it</a>

### VÍA VERDE SANTANDER-MEDITERRANEO - Espagne



#### Une voie périurbaine d'une grande accessibilité pour découvrir des éléments du Patrimoine de l'Humanité

Cet ancien tracé ferroviaire, très accessible, fait partie d'un réseau d'itinéraires sillonnant la région de Burgos et conduisant jusqu'à son centre historique.

Burgos, ville économiquement dynamique, agréable et dotée d'un grand nombre de zones vertes, bénéficie d'un patrimoine exceptionnel en art et en monuments. Trois sites ont été reconnus Patrimoine de l'Humanité par l'Unesco : la cathédrale, la Route de Compostelle et la Sierra de Atapuerca. La voie verte permet d'y accéder. Elle a permis de revitaliser des sites publics délaissés, de leur rendre une fonction de service et de les réintroduire, en quelque sorte, dans le tissu urbain grâce aux axes qui l'y relient.

Afin que la voie soit exploitée au maximum, c'est tout un ensemble de collectivités territoriales et locales (notamment des collectifs de voisins, des associations environnementales et d'activités de plein air) qui se sont associées en signant des accords de coopération facilitant les modalités de partenariat et les actions à mener.

Longueur :	3,2 km
Largeur :	20 m
Revêtement :	bitume et bande granulaire
Déclivité moyenne :	0,5 %
Villes et zones traversées :	alentours rustiques de la ville
Usagers autorisés :	tous, sauf cavaliers et engins motorisés
Types d'usage :	loisir, tourisme, déplacement quotidien
Coût des investissements :	185 260 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	randonnées pédestres, cyclotourisme, aires de repos, tables, bancs et parkings pour vélos.

Nom de l'organisme :	AYUNTAMIENTO DE BURGOS
Responsable technique :	Joaquin RIVAS
Adresse :	plaza mayor 1 09 071 Burgos - Espagne
Tél :	+ 34 947 28 88 02
Email :	alcaldia@aytoburgos.es
Site :	<a href="http://www.aytoburgos.es">www.aytoburgos.es</a>

### VÍA VERDE DE LA SIERRA - Espagne

#### A travers des paysages variés, un itinéraire rapprochant des espaces naturels protégés au patrimoine ferroviaire

Située entre Cadix et Séville (Andalousie), sur l'ancienne voie ferrée Jerez-Almargen, cette voie verte relie aujourd'hui les localités de Puerto Serrano et Olvera. Le long du parcours, on peut observer non seulement une grande variété de paysage et des espaces naturels protégés, mais également des édifices historiques.

Ce projet de voie verte a favorisé la rénovation du patrimoine historique situé le long de l'axe : sur 36 kilomètres seulement, 4 gares et plusieurs tunnels et viaducs ont été restaurés et ont retrouvé leur état d'origine. L'ancienne gare d'Olvera, par exemple, fait aujourd'hui office de porte d'entrée de la voie verte pour les usagers qui viennent de Malaga. Les gares rénovées constituent un réel attrait touristique et offrent un grand nombre de services aux usagers (par exemple, restaurants et hôtels). Ces réhabilitations du patrimoine ferroviaire sont bien intégrées au contexte local.

Longueur :	36 km
Largeur :	5 m
Déclivité moyenne :	3 %
Villes et zones traversées :	Olvera, Coripe, Puerto Serrano

Nom de l'organisme :	FUNDACIÓN VÍA VERDE DE LA SIERRA
Responsable technique :	Francisco SALAZAR RODRÍGUEZ

Adresse :	plaza Andalucía 2 11 659 Puerto Serrano - Espagne
Tél. :	+ 34 956 13 63 72
Site :	<a href="http://www.fundacionviaverdedelasierra.com">www.fundacionviaverdedelasierra.com</a>

### VIA VERDE DEL TAJUÑA : Espagne



#### Une voie verte périurbaine avec des liaisons vers les transports publics

Au sud-est de la Communauté de Madrid dans la "Comarca de Las Vegas" (région des plaines fertiles), cette voie parcourt la vallée du fleuve Tajuña sur une grande partie de la Vía del Tren de Arganda et de la Vía del Tren de los 40 días. La voie verte offre une succession de paysages différents : versants doux d'un côté et abrupts de l'autre, culture typique de la "Vega", champs d'amandiers et d'oliviers, bois méditerranéens.

La voie verte a contribué au développement durable de la zone en créant des emplois directs (pour l'entretien de la voie) ou indirects (grâce à l'essor du tourisme). C'est dans ce contexte que d'anciennes gares ont été transformées en restaurants, musées ou centres d'information. La publicité faite autour de la voie verte attire les touristes dans les régions parcourues : les organismes locaux, de leur côté, assurent la promotion des particularités régionales en mettant en avant les possibilités de randonnées et de cyclotourisme. On constate aussi un intérêt croissant pour la culture populaire (processions, fêtes patronales et autres).

Cet axe a ceci de particulier qu'il va assurer une liaison vers les transports publics : il prolongera la ligne du métro qui relie Madrid à Arganda. L'objectif était de créer un réseau auquel on pouvait accéder par le métro afin d'augmenter le nombre d'usagers de la voie verte. Cette construction parallèle d'une voie à usage récréatif et d'une grande infrastructure de transport public est une première en Europe en matière d'intermodalité.

Longueur :	34 (+ 14 km)
Largeur :	3 m
Déclivité moyenne :	1 %
Villes et zones traversées :	Morata, Perales, Tielmes, Carabaña, Orusco, Ambite
Usagers autorisés :	cyclistes, piétons, chaises roulantes
Types d'usage :	loisir, tourisme, déplacements quotidiens
Coût des investissements :	2 464 034 euros
Services rendus aux usagers	
le long de la voie verte :	aires récréatives (bancs, tables, poubelles, fontaines, balançoires, parkings pour vélos), service de parkings (pour handicapés également), signalétique, points d'information sur la faune et la flore

Nom de l'organisme :	COMUNIDAD DE MADRID
Responsable technique :	Francisco JAVIER DE AGUEDA MARTÍN
Adresse :	calle Orense 60 28 020 Madrid - Espagne
Tél :	+ 34 91 58 02 911
Email :	<a href="mailto:francisco.deagueda@madrid.org">francisco.deagueda@madrid.org</a>

**Commission européenne**  
**Direction générale de l'Environnement**

Unité Communication et Société civile  
B-1049 Bruxelles  
Tél: +32 2 296 77 56 - Fax: +32 2 296 95 60  
E-mail: erika.jangen@cec.eu.int

**Association Européenne  
des Voies Vertes (AEVV)**

Rue Van Opré 93  
B-5000 Namur  
Tél. +32 81 22 42 56 - Fax: +32 81 22 90 02  
E-mail : info@aevv-egwa.org  
www.aevv-egwa.org

**Ses partenaires**

**Belgique**

Chemins du Rail  
Rue Blondeau, 1  
B-5000 Namur  
Tél. +32 81 65 75 96 - Fax: +32 81 22 90 02  
E-mail : cdrail@skynet.be

**Espagne**

Fundación de los Ferrocarriles Españoles  
Santa Isabel, 44  
28012 Madrid  
Tél. +34 91 151 10 64 - Fax: +34 91 528 09 86  
E-mail : viasverdes@ffe.es

**RENFE**

Avda Pio XII, 110  
28036 Madrid  
Tél. +34 91 300 74 39 - Fax: +34 91 300 78 15  
E-mail : gvillegas@renfe.es

**France**

Ministère des Sports  
Rue Olivier de Serres, 78  
F-75739 Paris Cedex  
Tél. +33 1 40 45 93 21 - Fax: +33 1 40 45 97 67  
E-mail : danielle.delays@jeunesse-sports.gouv.fr

**Irlande**

The Heritage Council  
Kilkenny  
Ireland  
Tél. +353 56 777 0777 - Fax: +353 56 777 0788  
E-mail : beatrice@heritagecouncil.com

**Royaume-Uni**

Sustrans  
King Street, 35  
Bristol BS1 4DZ  
Tél. +44 117 926 8893 - Fax: +44 117 929 4173  
E-mail : philipi@sustrans.org.uk

**Europe Centrale**

Central European Greenways  
Panská 7  
602 00 Brno  
Tél. +420-542422766 - Fax +420-542422777  
E-mail : greenways@ecn.cz

**Photos** : Diputació de Girona, Commission européenne, Jiménez Joaquín, Conseil Général de Saône-et-Loire (M. PIEILLER), MET-Ville de Charleroi, Thame Better ways to school, Patronato de Promoción Provincial de la Diputación de Jaén (Jose LUCAS), Regione Lombardia, IBGE-BIM-(J. TRAMASURE), Syndicat Mixte SMDRA Pays des Vallées des Gaves, Syndicat Intercommunal à vocation unique Voie verte des Hautes Vosges, Conseil général des Pyrénées Orientales (Bernard FRANKEL), Commune de Redange-Luxembourg, Communauté de communes Sumène-Artense, Ayuntamiento de Burgos, Comunidad de Madrid.

**Association Européenne des Voies Vertes (AEVV) - European Greenways Association (EGWA)**

**Rue Van Opré 93 - 5100 Jambes BELGIQUE - www.aevv-egwa.org**

**Pour toute demande d'information : info@aevv-egwa.org**



Avec le soutien financier de la Commission européenne  
DG Environnement

Ni la Commission européenne ni aucune personne agissant au nom de la Commission  
n'est responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations contenues dans cette publication.



et ses partenaires

