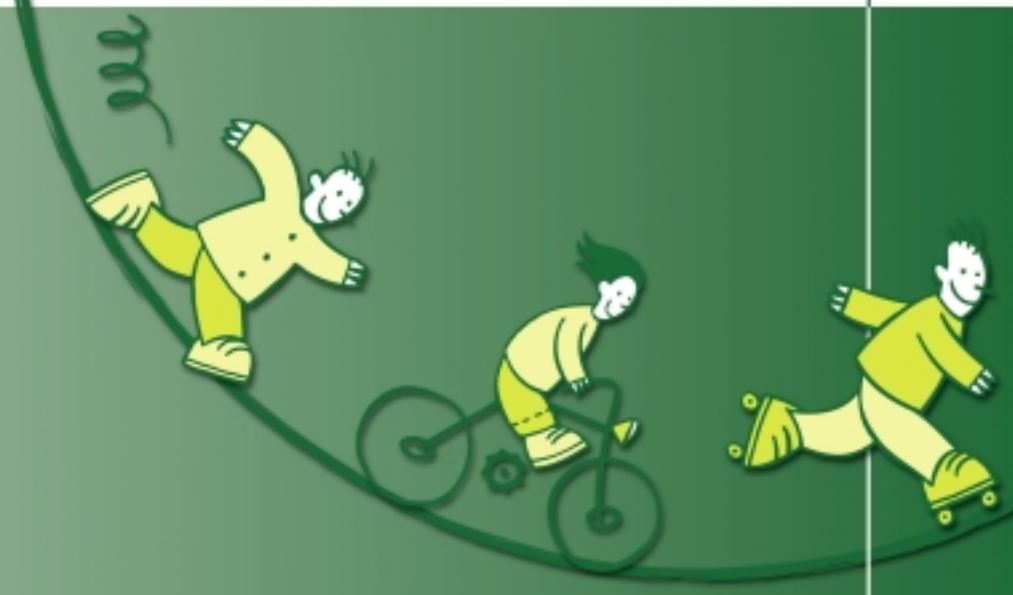
Réseau Vert Européen
Greenways for Europe

Fiche Technique 1
Technical Guidance Note 1



Corridors verts, itinéraires et tracés:
Aspects méthodologiques

Green corridors, outline routes and exact line routes:
Methodological aspects

Abréviations -Abbreviations

AEVV: Association européenne des Voies vertes

AMNO: Aire Métropolitaine du Nord Ouest

ADV: Association de Développement des Véloroutes

BIM: Brussels Instituut voor Milieubeheer

CETE: Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

DGATLP: Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine

EGWA: European Greenways Association

IBGE: Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement

MRW: Ministère de la Région wallonne

MET: Ministère de l'Equipement et des Transports (Région wallonne)

NWMA: North Western Metropolitan Area

RAVeL: Réseau Autonome des Voies Lentes

REVER: Réseau Vert Européen-Greenways for Europe

Rédaction - Editing:
Benoît Vermeiren (Survey et Aménagement)

Contributions et relecture - Contributions and proof-reading:
Anne Debras (AEVV-EGWA),Anne-Catherine Louette (AEVV-EGWA),
Antonio Fernandes Martins(AEVV-EGWA)

Traduction - Translation:
ASAP

Pré-presse et impression - Pre-press and printing:
Colorisprint (Namur - Belgique)

Ed. resp.
Joaquín Jiménez. AEVV-EGWA
Gare de Namur boîte 27,
5000 Namur(B)

Dépôt légal:
D/2001/9452/2

Namur, décembre 2001

Ne peut être vendu - Not for sale.

Toute reproduction interdite - All reproduction prohibited.

SOMMAIRE

1 Objet de la fiche 3

2 Recommandations générales 3

2.1 Développement durable du réseau vert (qu'il soit européen, national, régional ou local) 3
2.2 Respect des objectifs définis par le Schéma directeur du REVER 3
2.3 Le «projet» comme base de constitution d'un réseau vert 4

3 Le «corridor vert» 4

3.1 Définition de la notion de «corridor vert» 4
3.2 Critères de sélection d'un «corridor vert» 4

4 L' «itinéraire» 5

4.1 Définition de la notion d' «itinéraire» 5
4.2 Méthodologie pour la sélection d'un «itinéraire» 5

5 Le «tracé» 6

5.1 Définition de la notion de «tracé» 6
5.2 Méthodologie pour l'étude d'une «section d'itinéraire» en vue de définir un tracé 6

6 Tableau de synthèse des niveaux, types et méthodes 7

7 Schémas synthétiques des méthodologies 7

7.1 Corridor vert 7
7.2 Itinéraire 8
7.3 Tracé 8

8 Conclusion 8

9 Annexes 8

9.1 Participations 8
9.2 Bibliographie 9

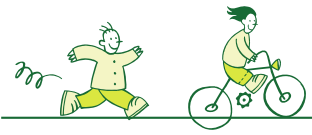
10 Samenvatting 10

11 Zusammenfassung 10

12 Objective of the leaflet 11

13 General recommendations 11

13.1 Sustainable development of a green network (whether European, regional or local) 11
13.2 Respect of the objectives defined by the REVER Outline Plan 11
13.3 A «project» as the basis for constituting a green network 12



14 **The «green corridor»** 12

14.1 Definition of the concept of a «green corridor» ... 12
14.2 Selection criteria for a «green corridor» ... 12

15 **The «outline route»** 13

15.1 Definition of the concept of an «outline route» ... 13
15.2 Methodology for choosing an «outline route» ... 13

16 **The «exact line route»** 14

16.1 Definition of the concept of a «exact line route» ... 14
16.2 Methodology for the study of a «section of outline route» to define a section ... 14

17 **Summary table of the levels, types and methods** 15

18 **Summary diagrams of methodologies** 15

18.1 Green corridor ... 15
18.2 Outline route ... 15
18.3 Exact line route ... 16

19 **Conclusion** 16

20 **Appendixes** 16

20.1 Participation ... 16
20.2 Bibliography ... 16

1 OBJET DE LA FICHE

Dans le cadre de la mise en place du REseau Vert EuRopéen (REVER) pour l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest (AMNO), les partenaires du projet ont décidé d'échanger leurs expériences au niveau de la méthodologie, en particulier en ce qui concerne la conception des réseaux verts et voies vertes.

Ainsi, une table ronde (action n°2) a été organisée à Bruxelles les 05-06/10/2000 sur ce thème où chaque partenaire a pu faire part de ses pratiques. L'objectif de cette table ronde était de mettre au point une structure méthodologique globale. Cette table ronde a été complétée à Namur (Belgique) par un atelier pratique d'utilisation et d'évaluation de la méthode les 31/05-01/06/2001.

De ces travaux résulte la présente fiche technique qui constitue un outils à l'usage des promoteurs de voies vertes et des techniciens en charge de leur aménagement. Elle doit toutefois être considérée davantage comme un «aide mémoire», listant les démarches nécessaires à l'étude que comme un guide méthodologique complet à suivre pas à pas. On n'y trouve pas, par exemple, toutes les indications pour effectuer un relevé botanique ou une analyse des ouvrages d'art jalonnant la voie verte. Pour ces questions, les spécialistes respectifs devront être consultés au moment opportun.

L'approche méthodologique proposée par les participants à cette table ronde se veut donc **générale**, mais également, **souple** afin qu'elle puisse **s'adapter à chaque contexte local, régional et/ou national**, ce contexte étant défini par des objectifs et des structures institutionnelles propres à chacun.

2 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

2.1 Développement durable du réseau vert (qu'il soit européen, national, régional ou local)

Afin que le réseau vert puisse être conçu dans une logique de développement durable, tant pour son inscription dans une vision à long terme (développement du réseau) que pour son maintien dans le temps (par l'entretien et le respect des infrastructures, notamment), les intervenants ont privilégié deux axes de travail essentiels :

- **Une évaluation de la demande et sa validation.**

Tout projet de mise en place d'un réseau vert (à l'échelle locale, régionale, nationale et/ou européenne) doit de préférence être la réponse à une demande réelle ou potentielle.

L'identification de celle-ci répond à un double objectif: d'une part, elle permet d'apporter un argumentaire quant à la possibilité de mise en place d'un réseau vert ; d'autre part, elle permet de préciser certains choix, notamment en termes d'aménagement et de services. Toutefois, l'absence de demande ne doit pas nécessairement faire avorter le projet. Plusieurs situations ont démontré que l'offre pouvait susciter la demande.

De plus, le projet de création d'un réseau vert devrait être validé par les structures institutionnelles et les associations promotrices de cette infrastructure.

- **Une gestion appropriée et durable du projet**

Pour garantir la pérennité tant structurelle (infrastructure) que fonctionnelle (usage et animation) du réseau vert, on associera dès le début du projet les acteurs concernés (population, collectivités, propriétaires terriens, associations, gestionnaires, etc.) à la vie du réseau et ce suivant diverses formes propres à chacun :

- engagements (politiques) des partenaires (tacites ou écrits : «chartes, contrats») ;
- information et formation à destination des gestionnaires ;
- rédaction et diffusion de «guides de bonnes pratiques» ;
- information continue auprès des tour opérators et des usagers (via les médias, les organismes d'information touristique, le balisage, etc.).

Ces actions devraient permettre de faire une évaluation continue du réseau afin d'en corriger les imperfections et réorienter son développement.

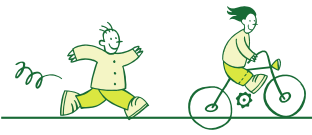
Ces divers moyens devront aborder :

- la gestion technique (entretien, réparation, rénovation, réhabilitation) de l'infrastructure ;
- la gestion écologique du réseau ;
- la gestion et l'intégration paysagères du réseau ;
- la gestion du patrimoine sur ou à proximité du réseau ;
- la gestion touristique du réseau ;
- la promotion du respect des infrastructures du réseau ;
- etc.

2.2 Respect des objectifs définis par le Schéma directeur du REVER

Pour les participants à la table ronde, la mise en place des réseaux verts et des voies vertes devrait répondre aux objectifs définis par le Schéma directeur du REVER.

Pour rappel, on entend par ***«voie verte» : «voie de communication autonome réservée aux déplacements non-motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée de tous usagers de toute capacité».***



La voie verte représente l'élément majoritaire constitutif du réseau vert. Peuvent également s'intégrer au réseau vert, tout en restant minoritaires, les voies de circulation dont la charge et la vitesse du trafic motorisé sont faibles ainsi que les infrastructures et/ou les réseaux réservés, en principe, à un seul usager (sous certaines conditions techniques et fonctionnelles d'utilisation).

Le Schéma directeur du REVER définit les caractéristiques d'un réseau vert comme suit :

« ...

- *le réseau doit privilégier les modes de **déplacement «doux»** et la circulation motorisée doit, si possible, être exclue (à l'exception des riverains et des services d'entretien ou de secours) ou tout le moins, limitée (notamment sur les routes tranquilles, en particulier en milieu urbain, ou à proximité des zones d'activités économiques et de sécurité);*
- *le réseau doit promouvoir un **usage partagé** des infrastructures et doit être utilisé au moins par deux usagers non-motorisés. Ces usagers sont les piétons, les personnes à mobilité réduite, les cyclistes, les patineurs et, le cas échéant , les cavaliers et les skieurs de fond (ou fondeurs);*
- *le réseau est à **usage multiple** : déplacements quotidiens et fonctionnels ; déplacements de loisirs, sportifs et touristiques ; jeux et animations.*
- *Le réseau doit être facilement **accessible** : accessibilité physique (accessibilité pour un plus grand nombre d'usagers au niveau du confort de déplacement (dénivelés quasi nuls, confort de revêtement) avec un soin particulier pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite), accessibilité fonctionnelle (informations - services aux usagers), intermodalité (notamment accessibilité en transports en commun) et accessibilité sociale (ouverture du réseau à un maximum d'usagers provenant de toutes les «couches» de la société civile → notion de « réseau démocratique»).*
- *Le réseau doit promouvoir **des liaisons de longue distance** tout en se servant et en se greffant sur **des itinéraires régionaux et locaux** tant pour développer l'usage de longue distance que l'utilisation régionale et locale.*
- *Le réseau doit se développer dans un **souci de valorisation et de conservation du patrimoine bâti** (conservation et réaffectation des vestiges du passé à des fins de services : anciennes gares ferroviaires, anciennes maisons d'éclusier, etc.) et **naturel** (valorisation de couloirs écologiques et liaisons entre des zones d'intérêt écologique et paysager) et **historique** (développement d'itinéraires thématiques et historiques).*
- *Le réseau doit également offrir des **services** à ces usagers:*
  - *la location de vélos, rollers ou chevaux ;*
  - *l'accueil, l'hébergement et la restauration ;*
  - *la signalisation, le balisage et le jalonnement ;*
  - *l'information générale ou spécifique des usagers;*
  - *l'animation récréative, touristique, culturelle et/ou sportive ;*

etc.»

2.3 Le «projet» comme base de constitution d'un réseau vert

La promotion d'un projet a notamment pour objectif de fédérer tous les acteurs autour d'une même initiative. Dans ce cadre, la notion de «thématique» (thème à usage récréatif, touristique, historique ou utilitaire) est évidemment souvent constitutive du projet soutenu. Il va évidement de soi qu'un projet de mise en place d'un réseau vert doit également s'appuyer sur l'identification des infrastructures pouvant être (ré)utilisées (cf. infra).

3 LE «CORRIDOR VERT»

3.1 Définition de la notion de «corridor vert»

Les «corridors verts[1]» (axes, fuseaux, faisceaux), d'une largeur approximative de 30km constituent, par leur composition, la trame de l'ensemble du réseau. Idéalement, un «corridor vert» relie un point A à un point B par une série de points de passage. Il doit être transnational et interconnecté au reste du réseau par divers points d'ancrage, tout au long de son parcours.

3.2 Critères de sélection d'un «corridor vert»

Il n'a pas été proposé de méthodologie spécifique pour l'établissement d'un «corridor vert». Cependant, les participants pensent que pour être retenu, un «corridor vert» devrait correspondre au moins au critère n°1 de la série qui suit et répondre au moins à deux autres critères au choix.

Ces critères[2] sont :

- Critère 1 : Le «corridor vert» assure une fonction de liaison transnationale. Dans le cadre du REVER, il doit couvrir au moins trois pays (ou régions) partenaires du projet, ou non, mais inclus dans l'aire de coopération.
- Critère 2 : Le «corridor vert» passe par ou est connecté aux villes importantes et/ou aux zones densément peuplées ;

1 Le terme de « corridor vert « peut sembler peu « esthétique « en français, il présente toutefois un triple avantage :

- il offre un concept large, non restrictif ;

- il peut permettre de faire des liens avec les « Eurocorridors « développés notamment dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) ;

- il permet une compréhension aisée bilingue française/anglaise.

2 La numérotation des critères est purement indicative et n'implique en rien un ordre de préférence à l'exception toutefois du critère n°1 qui doit toujours être le premier critère nécessaire pour la sélection.

- Critère 3 : Le «corridor vert» choisi rencontre des objectifs et/ou développe une thématique (historique, culturelle, patrimoniale, fonctionnelle, etc.) et ce sur tout son tracé ;
- Critère 4 : Le «corridor vert» attire un large public et promeut la diversité structurelle et culturelle de l'Europe (dans le cadre du REVER) ;
- Critère 5 : Le «corridor vert» a une fonction structurante au niveau du Schéma directeur REVER mais également des réseaux verts régionaux et nationaux;
- Critère 6 : Le «corridor vert» est accessible facilement à l'échelle européenne et ce principalement via les transports en commun (accessibilité intermodale via les ports, aéroports, gares, voies d'eaux à dimension «européenne»)

Dans le cadre précis du projet REVER, chaque pays ou région partenaire doit être traversé par, au moins, un corridor européen. De plus, nous avons choisi d'ajouter des critères complémentaires pour le choix de «corridors verts» :

Critère A : le temps

Il est important de choisir un « corridor vert « pour lequel l'étude mais également les aménagements pourront être réalisés dans un laps de temps court.

Critère B : les moyens budgétaires

Un corridor vert sera choisi si les moyens budgétaires sont clairement identifiés et semblent suffisants tant pour l'étude que pour la réalisation.

Critère C : les partenaires

Un corridor vert sera retenu s'il fédère, dès l'élaboration du projet, une série de partenaires motivés tant pour l'étude que pour la réalisation.

4 L' «ITINÉRAIRE»

4.1 Définition de la notion d' «itinéraire»

Une fois le «corridor vert» défini suivant les critères précisés ci-dessus, le promoteur du projet déterminera au sein de ce large espace, en moyenne 30km de large, un cheminement et ses éventuelles variantes, soit un(des) «itinéraire(s)». Il s'agit d'une approche de type «étude de faisabilité» qui doit rester générale. Son échelle est fonction du territoire étudié. L'étude ne devrait toutefois pas concerner des sections inférieures à 50km.

4.2 Méthodologie pour la sélection d'un «itinéraire»

Partant d'un débat sur les différentes pratiques des partenaires et en nous inspirant des méthodes britanniques, nous avons mis au point une méthode pour sélectionner les itinéraires. Notons que les phases 1a et 1b peuvent être inversées suivant le contexte institutionnel et/ou structurel propre à chaque opérateur du projet.

Phase 1a : Identification générale de la demande

Nous avons déjà évoqué plus haut l'intérêt que constitue l'identification de la demande locale, régionale, nationale ou européenne.

Pour ce faire, on utilisera des indicateurs nationaux et/ou régionaux sur les déplacements «doux» (tirés notamment des enquêtes globales sur la mobilité) que l'on testera à nouveau sur un échantillon du public concerné (notion d'aire de démonstration).

En complément de ce type d'informations, il y aura lieu d'utiliser d'autres sources d'informations comme les études socio-économiques ou touristiques, les enquêtes, les rencontres avec les usagers, les interviews, l'évaluation des données européennes ou nationales, les expériences antérieures analogues, etc.

Cette identification de la demande pourra ensuite être validée par les acteurs impliqués dans la mise en place du projet d'itinéraire.

Phase 1b : Identification générale de l'itinéraire

Cette étape de l'étude se compose d'une série d'identifications pour lesquelles il a été jugé préférable de travailler de façon parallèle et transversale plutôt que par phases successives.

- *Identification des infrastructures utilisables*

Il y a lieu d'effectuer un repérage des infrastructures qui peuvent être utilisées dans le cadre de l'itinéraire. On recherchera prioritairement les infrastructures autonomes telles que les chemins de service des voies d'eau et les anciennes voies ferrées (cf. fiche technique n°2). Il est important de repérer les continuités et les éventuelles ruptures dans les itinéraires identifiés. Cette identification se fera d'abord de façon cartographique avant d'être vérifiée sur le terrain. Les infrastructures retenues devraient rencontrer les caractéristiques définies par le Schéma directeur REVER pour la mise en place des réseaux verts. L'usage de systèmes informatiques cartographiques (SIG) est un atout pour cette étape.

- *Identification des problèmes fonciers et juridiques*

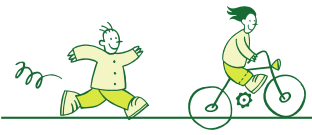
On effectuera un relevé général des éventuels problèmes juridiques que peut/peuvent rencontrer le/les itinéraire(s).

Dans ce cadre, on abordera notamment les problèmes de type foncier, principalement au niveau des anciennes voies ferrées ou chemins de halage.

Les aspects relatifs à certaines zones sensibles en matière d'écologie, de paysage et/ou de patrimoine architectural et/ou archéologique seront également identifiés. De la même façon, les zones d'activités économiques et/ou industrielles seront repérées afin d'en préciser les impacts fonciers éventuels (passages de lignes électriques, accès techniques, etc.).

- *Identification des partenaires*

Pour qu'un projet vive, il est impératif de bien identifier les partenaires et ce dès la définition des choix d'itinéraires. L'objectif est de réaliser les choix en col-



laboration avec ces acteurs afin qu'ils puissent également s'impliquer dans le projet et en assurer la viabilité et la durabilité.

- *Identification de l'environnement*

Un itinéraire doit être choisi en fonction non seulement de sa valeur intrinsèque mais également par rapport à son inscription dans un environnement (terme à prendre au sens large et pas uniquement écologique). Pour se faire, on essayera d'identifier dans un rayon au moins équivalent à la largeur au corridor: l'environnement social; l'environnement économique ; l'environnement culturel (y compris le patrimoine architectural et/ou archéologique) ; et l'environnement écologique et paysager.

- *Identification des ressources financières*

Il s'agit d'identifier les ressources financières possibles qui permettront de développer l'itinéraire choisi et ce à divers niveaux structurels (budgets européens, nationaux, régionaux et locaux).

→ ***Objectifs***

Ces diverses identifications permettent, notamment, de préciser la demande potentielle mais également de promouvoir une thématique.

De façon globale, cette démarche devrait déboucher sur :

- l'identification des « points de blocage « qui pourraient handicaper tel ou tel itinéraire ;
- les potentialités des divers itinéraires tant au niveau structurel que fonctionnel.

Phase 2 : Choix de l'itinéraire définitif

L'analyse des points de blocage et des potentialités orientera les choix des auteurs de projet et des décideurs. On précisera donc, dans un rapport de motivation, documents cartographiques à l'appui, l'itinéraire retenu, sa continuité, ses connexions avec d'autres itinéraires et, le cas échéant, les éventuelles alternatives.

Une étude d'itinéraire doit se dérouler sur un minimum de 6 mois sans les phases de consultation et de concertation.

5 LE «TRACÉ»

5.1 Définition de la notion de «tracé»

L'itinéraire retenu (ainsi que ses variantes et connexions), il y a lieu d'avoir une approche plus «micro», celle du «tracé». Le «tracé» est le résultat d'une étude détaillée sur une **section d'itinéraire** d'une longueur variant généralement entre 15 et 20km, parfois plus (mais certainement pas supérieure à 50km). Pour une étude détaillée, l'ensemble de l'itinéraire est découpé en tracés.

5.2 Méthodologie pour l'étude d'une «section d'itinéraire» en vue de définir un tracé

Lors de cette étape, il s'agit d'affiner la démarche et les conclusions de l'étude de choix d'itinéraire en suivant un processus composé de trois phases :

Phase1: inventaire de la situation existante au niveau de la section d'itinéraire et de son environnement

Cette phase est essentielle car elle permet de faire une réelle « radiographie « de la section (morceau de l'itinéraire), de son environnement et de préciser les objectifs à atteindre. En outre, les identifications seront de préférence menées en parallèle et de façon transversale afin de ne pas privilégier une approche par rapport à une autre.

■ Au niveau de la section

A ce niveau, l'identification locale sera à la fois :

- *Structurelle*

Identification des infrastructures pouvant être utilisées et de leur état structurel (qualité du revêtement, déclivité, état des ouvrages d'art, etc.). Une attention particulière sera portée à l'identification des points de rupture dans l'itinéraire et des solutions qui pourront être dégagées pour solutionner ces ruptures.

- *Fonctionnelle*

Identification des types d'usages et d'usagers actuels et potentiels de la section (cf. caractéristiques d'un réseau vert p.5-6).

- *Paysagère*
  - Identification du paysage de la section et des alentours.
  - Intégration de la section dans le paysage.
- *Juridique*

Identification des problèmes juridiques et en particulier ceux relatifs aux aspects fonciers (vente, location, droit de passage, servitude, etc.). Ce travail s'effectuera en fonction de l'analyse des informations cadastrales et des contacts avec les riverains de la section (rencontres, enquêtes, interviews, etc.).

- *Patrimoniale, architecturale et archéologique*

Identification des témoins architecturaux et archéologiques directement liés à la section (signalisation routière, fluviale ou ferroviaire ; bâtiments techniques, etc.)

■ Au niveau de l'environnement immédiat de la section

Deux aspects environnementaux ont été retenus (le rayon à étudier sera fonction du contexte local tant structurel qu'institutionnel) :

- *L'environnement socio-économique*

Dans ce cadre, on abordera diverses approches particulières :

- identification de la demande locale via des contacts

(rencontres, enquêtes, réunions, etc.) avec les associations d'usagers, les groupements d'intérêt touristique, la population locale, etc.

- identification des fonctions socio-économiques existantes (commerces et services privés, habitat, services publics, écoles et centres scolaires, fonctions culturelles, attractions touristiques, etc.)
- identification des itinéraires utilitaires, récréatifs et touristiques (existants ou en projet) pour les modes de déplacements non-motorisés (principalement les itinéraires pédestres, cyclables et équestres) ;
- identification des autres réseaux de communication et notamment des zones d'accès et d'échange intermodal (connexion avec les gares ; les arrêts des lignes de bus, métros et tramways ; les aéroports et héliports ; les ports maritimes et fluviaux ; les réseaux routiers et autoroutiers).

- *L'environnement écologique, paysager, architectural et archéologique*

Un relevé écologique précis de la section et de ses abords sera réalisé afin d'identifier les zones sensibles. La même démarche se répètera aux plans paysager, architectural et archéologique afin d'éviter toute erreur d'intégration au niveau de la section.

Phase 2: esquisse générale

Phase 2.1. Approche globale

Cette approche consiste en la mise au point de propositions générales tant pour la section que pour son environnement et ce à divers niveaux : structure (revêtement, ouvrages d'art, etc.), signalétique (légale et informative), services à développer, desserte des services et commerces, connexion avec les réseaux locaux, accès, etc. Il s'agit de détailler des options déjà prises au niveau du choix de l'itinéraire (cfr. Supra). Les aspects écologiques, paysagers et patrimoniaux (architecture et archéologie) devront être développés également. Pour certains points, il semble essentiel de faire des propositions de principe déjà détaillées (pour le traitement des aires de repos, des carrefours, etc. ; par exemple).

Phase 2.2. Information et validation par les acteurs locaux

Il est souhaitable que les propositions générales soient présentées aux acteurs institutionnels, aux associations et à la population locale afin de les informer et d'affiner les propositions.

Cette consultation sera réalisée en fonction des objectifs et structures propres à chacun.

Phase 3: propositions détaillées

Sur base des informations et remarques récoltées durant la phase 2.2, le porteur du projet peut établir des propositions détaillées.

Ces propositions se concrétiseront par :

- la réalisation de plans techniques d'exécution (pour la création, la rénovation et/ou l'entretien de la section) ;
- la rédaction de cahier des charges (pour la création, la rénovation et/ou l'entretien de la section) ;
- la rédaction d'un programme de mesures concrètes relatives à la gestion écologique, paysagère et patrimoniale de la section et de son environnement ainsi que la formulation des conditions de son suivi;
- la rédaction d'un programme d'actions concrètes quant à l'animation et aux services à développer sur et autour de la section.

Dans le cadre du REVER, cette méthodologie doit bien évidemment être adaptée au contexte institutionnel propre à chaque partenaire. En outre, il y a lieu de structurer cette méthode en fonction du contexte environnemental (milieu rural, milieu semi-urbain, milieu urbain). Les propositions tant générales que détaillées doivent toutefois répondre aux objectifs du Schéma directeur du REVER (cfr. 2.2).

Une étude de tracé (pour une distance de 20 km maximum) doit se dérouler sur un minimum de 6 mois sans les phases de consultation et de concertation.

6 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES NIVEAUX, TYPES ET MÉTHODES

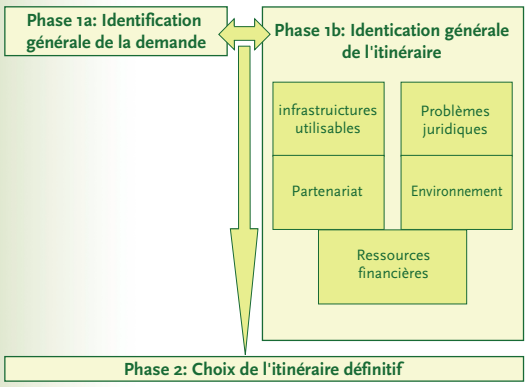
Niveau	*Type*	*Méthodologie proposée*	*Référence de la fiche technique*
AMMO	Shéma directeur rêver	Cf.Action 1.	Point 2.2 (p.3)
Transnational	Corridor vert	Critères de sélection	Point 3. (p.4)
Transnational/ National/ Régional	Itinéraire	Méthodologie pour le choix d'un itinéraire	Point 4. (p.5)
Local	Tracé	Etude détaillée d'une section de l'itinéraire	Point 5. (p.6)

7 SCHÉMAS SYNTHÉTIQUES DES MÉTHODOLOGIES

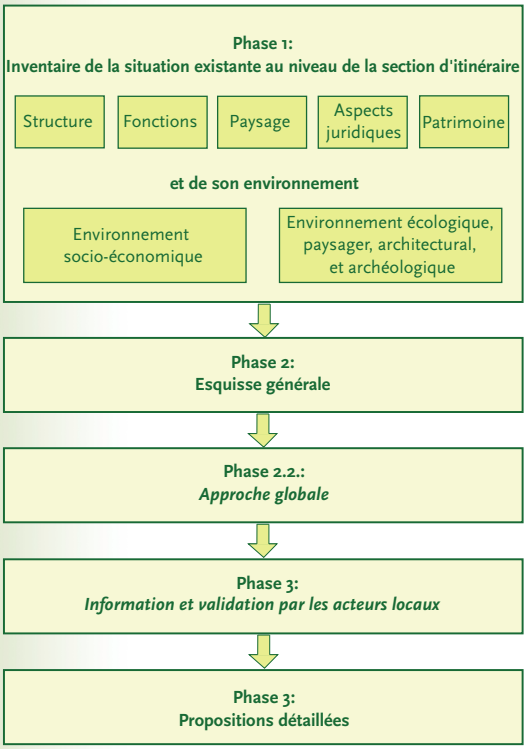
7.1 Corridor vert

- Pas de méthode spécifique ;
- Appliquer les critères de sélection.

7.2 Itinéraire



7.3 Tracé



8 CONCLUSION

Ces aspects méthodologiques, analysés puis testés lors des études concrètes de conception de voies vertes, nécessitent une application souple. En effet, le contexte propre à chaque pays ou région d'Europe influencera, pour des raisons diverses, l'utilisation qui sera faite de ces méthodes.

A la lecture du présent document, il apparaît clairement que tout bon projet de voies vertes nécessitera la constitution d'une équipe pluridisciplinaire composée notamment d'ingénieurs, de spécialistes en conservation du patrimoine culturel et naturel, de paysagistes, etc.

Gageons que ces méthodes puissent aider élus et concepteurs dans la mise en place de leurs infrastructures avec, pour objectif, le bien-être des usagers et des riverains et le respect de l'environnement traversé par les voies vertes.

9 ANNEXES

9.1 Participation

Ont participé à la table ronde

- Pour la Belgique, Région de Bruxelles-Capitale : ***Philippe De Staercke*** (IBGE-BIM) et ***Rachelle Rubert*** (IBGE-BIM) ;
- Pour la Belgique, Région wallonne : ***Nathalie Schildwachter*** et ***Dominique Debatty*** (MRW - DGATLP - Cellule RAVeL);
- Pour la France : ***Jean-Paul Lepetit*** (ADV) et ***François Tortel*** (Ministère de l'Equipement - CETE de l'Est) ;
- Pour Le Royaume-Uni : ***Jim Walker*** (Consultant) et ***Andrew Ventin*** (Ville de Liverpool) ;
- Pour l'Irlande : ***Beatrice Kelly*** (Heritage Council) , ***Tanya Comber*** (Heritage Council), ***Joss Lynam*** (National Waymarked Ways Advisory Comittee of Sports Council of Ireland), ***John Toland*** (Cavan-Monaghan Rural Dévelopment Co-op Society) et ***Jim O'Sullivan*** (Route co-ordination Beara / Leitrim Greenways) ;
- Pour l'AEVV : ***Anne Debras, Anne-Catherine Louette, Benoît Vermeiren*** (Survey et Aménagement).

Les experts de la table ronde étaient:

- ***Éric Graitson*** et ***Olivier Guillitte*** (Laboratoire d'Ecologie des Facultés agronomiques de Gembloux);
- ***Martine Piret*** (Ville de Charleroi)
- ***Philippe Demars*** et ***Jean-Philippe Bille*** (MET);
- ***Marc Loumaye*** (Ville de Huy - Office du Tourisme) ;
- ***Jo Devrindt*** (Kempen en Maasland, Regionaal Landschap).

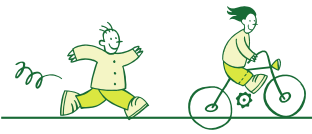
La coordination et l'animation ont été assurées par l'AEVV :

- Coordination générale : ***Anne-Catherine Louette*** (AEVV), ***Anne Debras*** (AEVV) ;
- Animation, encadrement technique et rédaction de la fiche : ***Benoît Vermeiren*** (Survey & Aménagement).

9.2 Bibliographie

Les documents suivants ont servi à la mise au point de la méthodologie :

- CETE de l'Est, *Vallée de la Saône. Véloroute de Charles le Téméraire. Dossier provisoire*, juin 2000 ;
- Countryside Agency, *Countryside Agency Greenways Demonstration: PACE process and Accreditation*, 2000;
- IBGE, *Etude de conception du maillage vert en Région de Bruxelles-Capitale. Rapport de la phase 1 (Identification des itinéraires)*, 1998 ;
- MRW-DGATLP-Cellule RAVeL, *Cahier spécial des charges relatif à la réalisation d'esquisses urbanistiques dans le cadre du projet RAVeL*, 2000 ;
- MRW-DGATLP-Cellule RAVeL, *Méthodologie d'inventaire écologique*, 2000 ;
- République française (divers ministères), *Réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national. Véloroutes et voies vertes. Projet de cahier des charges (Document de travail)*, 11/09/2000.



10 SAMENVATTING

Verschillende landen van Noordwest-Europa leggen geleidelijk infrastructuur en netwerken aan voor niet-gemotoriseerde gebruikers. Die bestaan vaak uit groene wegen, en we noemen ze «groene netwerken». De methodologische benadering om deze wegen te identificeren en een inrichting voor te stellen, verschilt sterk van land tot land, zelfs van streek tot streek.

Met het oog op wederzijdse uitwisseling van ervaring en expertise, wilden de partners van het REVER-project hun werkwijzen vergelijken, niet om te komen tot een gelijkvormige methode die door iedereen en overal kan worden toegepast, maar eerder om een methodologische basis te leggen die lokaal kan worden aangepast.

Uitgaand van deze wens hebben ze eerst een gemeenschappelijk taalgebruik vastgelegd om de onderdelen van de groene netwerken te definiëren: de groene corridor, de groene route en het groene traject. Op deze terminologie werd dan een duidelijke en gestructureerde benaderingsmethode geënt.

De kracht van deze methodes is duidelijk gebaseerd op twee belangrijke doelstellingen voor de ontwikkeling van de groene netwerken: identificeren van de vraag en rekening houden met het leefmilieu (in ruime zin) van een groene weg en/of een groen netwerk. Deze twee onderdelen structureren aldus sterk de voorgestelde methodes, die proberen een multidisciplinaire benadering van de verwezenlijking van groene wegen en netwerken te bevorderen.

Wij hopen dan ook dat de lezer, terwijl hij deze technische fiche doorloopt, een antwoord zal vinden op zijn methodologische vragen en zal ervaren dat een brede benadering van deze materie noodzakelijk is.

11 ZUSAMMENFASSUNG

In verschiedenen Ländern Nordwesteuropas werden schrittweise Infrastrukturen und Wegenetze für nichtmotorisierte Benutzer eingerichtet. Sie bestehen häufig aus Grünen Wegen, und wir nennen sie «Grüne Wegenetze». Die methodologischen Heransgehensweisen zur Identifizierung dieser Wege sowie zu ihrer Gestaltung unterscheiden sich deutlich von einem Land zum anderen, ja sogar von einer Region zur anderen.

In dem Bemühen, Erfahrungen und Expertisen auszutauschen, haben die Partner des Projekts REVER den Wunsch geäußert, ihre Arbeitsmethoden zu vergleichen, nicht um eine einheitliche Methode, die von jederman und überall anwendbar ist, hervorzubringen, sondern vielmehr, um eine methodologische Grundlage, die an die örtlichen Bedingungen angepasst werden kann, zu entwickeln.

Ausgehend von diesem Wunsch haben sie zunächst eine gemeinsame Sprache festgelegt, um die Bestandteile der Grünen Wegenetze zu definieren : den grünen Korridor, die Route und die Streckenführung. Auf dieser Terminologie baute sich eine klare und strukturierte Methode der Herangehensweise auf.

Die Beständigkeit dieser Methoden gründet sich klar auf zwei Zielstellungen, die für die Entwicklung der Grünen Wegenetze von Bedeutung sind : die Erkennung der Nachfrage und die Berücksichtigung der Umwelt (im weiteren Sinne) eines grünen Weges und/oder eines Grünen Wegenetzes. Diese beiden Bestandteile strukturieren somit in starkem Maße die vorgeschlagenen Methoden zur Förderung eines multidisziplinären Ansatzes der Einrichtung von Grünen Wegen und Grünen Wegenetzen.

Wir hoffen also, dass der Leser dieser technischen Darlegung Antworten auf seine Fragen zur Methodologie erhalten und die Notwendigkeit eines breiten Ansatzes für dieses Thema nachempfinden können wird.

12 OBJECTIVE OF THE LEAFLET

In the context of the implementation of REVER (REseau Vert EuRopéen - Greenways for Europe) for the North Western Metropolitan Area, the partners to the project decided to exchange their experience with regard to the methodology, particularly as concerns the conception of green networks and greenways.

For this a round table was organized on the theme in Brussels on 5 - 6/10/2000 (action n° 2) where each partner was able to give information on its practices. The objective of this round table was to develop a global methodological structure. The round table was completed in Namur (Belgium) by a practical workshop on how to use and assess the method on 31/05 - 1/06/2001.

This leaflet is the result of these deliberations. It constitutes an instrument to be used by promoters of greenways and technicians in charge of outfitting them. It should nevertheless be considered more as a «check list» of the steps needed for the study, rather than a complete methodological guide to be followed step by step. For example, all the indications for taking a botanical inventory or an analysis of the construction works along the greenway are not included. For these questions, the appropriate specialists should be consulted when the time comes.

The methodological approach proposed by the participants in the round table is meant to be **general**, as well as **flexible** so that it can be adapted to each local, **regional and/or national context**, this context being defined by the objectives and the institutional structures specific to each.

13 GENERAL RECOMMENDATIONS

13.1 Sustainable development of a green network (whether European, regional or local)

To ensure that the green network corresponds to the logic of sustainable development, both as concerns its inclusion in a long-term vision (development of the network) and its maintenance over time (by maintaining and respecting the infrastructures, notably) participants gave priority to two essential issues:

Assessment and validation of demand

Any project for setting up a green network (on a local, regional, national and/or European scale) should preferably be a response to real or potential demand. Identifying that demand corresponds to a two-fold objective: on the one hand, it constitutes an argument for the possibility of setting up a green network, on the other it helps clarify certain choices, particularly as concerns facilities and services. Nevertheless, the absence of demand need not necessarily mean abandoning the project. Several situations have shown that supply can create demand.

In addition, the project of creating a green network should be validated by institutional structures and associations to promote that infrastructure.

Appropriate, sustainable management of the project

To ensure the lasting success of the green network structurally (infrastructure) and operationally (usage and facilities), the players concerned should be associated with the life of the project from the start (population, local authorities, landlords, associations, managers, etc.) in ways that correspond to each agent:

- (political) commitments of the partners (tacit or written: «charters, contracts»);
- information and training of management;
- drafting and disseminating «good practice guides»;
- continual information to tour operators and users (by the media, tourist information offices, way markings etc.).

These actions should make it possible to assess the network continually, to correct any shortcomings and reorient its development.

These various means should deal with:

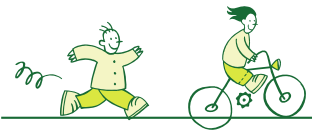
- technical management (maintenance, repairs, renovation, rehabilitation) of the infrastructure ;
- ecological management of the network ;
- management and integration of landscaping into the network;
- management of the heritage on or near the network;
- tourist management of the network;
- promoting respect of the infrastructures of the network;
- etc.

13.2. Respect of the objectives defined by the REVER Outline Plan

For round table participants, the implementation of green networks and greenways should meet the objectives defined by the REVER Outline Plan.

We recall that a «**greenway**» is defined as : ***«a path for travel restricted to non-motorized travel, developed in keeping with integrated town and country planning enhancing the environment and quality of life, and meeting conditions of sufficient width, slope and surface to guarantee convivial, safe use for all users in any capacity».***

Greenways represent the main element making up a green network. Other types of routes with occasional, slow motorized traffic can also be integrated in the green network, but they should be a minority, along with infrastructures and/or networks meant in prin-



ciple for one type of user only (under certain technical and operational conditions for use).

The REVER Outline Plan defines the characteristics of the network as follows :

« ...

- *The network should give priority to «**alternative**» **traffic** and motorized traffic should be excluded if possible (except for persons living along the line and maintenance or emergency services) or in any case limited (particularly on quiet roads, in urban areas or near areas of economic activity and safety zones);*
- *The network should promote **shared use** of the infrastructures and should be used by at least two types of non-motorized traffic. The users include pedestrians, persons with limited mobility, cyclists, skaters, and possibly horseback riders and cross-country skiers (or ski tourists);*
- *The network is for **multiple use**: commuting, travel for leisure, sports and tourism, games and guided activities.*
- *The network should be easy to **access**: physical accessibility (accessibility for a large number of users as concerns the comfort of travel — almost no bumps, **comfortable surface - with particular care for persons with limited mobility)**, functional accessibility (information - services for users), intermodal transport (notably access to public transport) and social accessibility (opening the network to a maximum number of users from all walks of civil society (notion of «democratic network»).*
- *The network should promote **long distance connections** while using and adding on regional and local itineraries both to develop long distance use, and regional and local use.*
- *The network should develop with a view to **valorising and conserving architectural heritage** (conservation and reallocation of past facilities to be used for services: former railway stations, old lockhouses, etc. and **natural heritage** (enhancement of ecological corridors and links with areas of interest from the ecological, landscape and historical standpoints (development of thematic and historical itineraries).*
- *The network should also provide **services** to these users:*
  - *hiring bicycles, skates or horses;*
  - *information kiosks, food and lodging;*
  - *road marks and signs;*
  - *general or specific information for users;*
  - *recreational, tourist, cultural and/or sports activities;*
  - *etc.*

13.3. A «project» as the basis for constituting a green network

The promotion of a project aims notably to bring all agents together in support of the same initiative. In this context, the concept of a «theme» (theme for recreational, tourist, historical and/or utilitarian use) clearly is often the basis for support of a project. It goes without saying that a project for implementing a green network should also draw support from the identification of infrastructures which could be (re)used (see below).

14 THE «GREEN CORRIDOR»

14.1 Definition of the concept of a «green corridor»

«Green corridors[3]» (strips, zones, clusters) about 30km wide constitute, by their existence, the backdrop of the entire network. Ideally a « green corridor « links point A to point B via a series of intermediary crossing points. It should be transnational and interconnected with the rest of the network by various anchor points, all along the outline route.

14.2 Selection criteria for a «green corridor»

No specific methodology was proposed to establish a «green corridor». However, the participants feel that to be retained a «green corridor» should correspond to at least the first criterion of the series that follows and should meet at least any two other criteria

These criteria[4] are:

- Criterion 1 : A «green corridor» acts as a transnational connection. In the REVER context, it should cover at least three partner countries (or regions) or others that are located in the co-operation area.
- Criterion 2 : A «green corridor» passes by or is connected to large towns and/or densely populated areas ;
- Criterion 3 : The selected «green corridor» meets objectives and/or develops a theme (historical, cultural, promotion of heritage, functional, etc.) along the entire line;
- Criterion 4 : A «green corridor» attracts a broad audience and promotes structural and cultural diversity in Europe (in the REVER context, the North West Metropolitan Area);
- Criterion 5 : A «green corridor» has a structuring function in the REVER outline plan, as well as in the regional and national green networks ;
- Criterion 6 : A «green corridor» is easily accessible on a European scale, mainly by means of public transportation (intermodal accessibility via ports, airports, railway stations, waterways on a «European» scale)

3 The term « green corridor» may seem relatively «unattractive», but nevertheless it has three advantages :

- It offers a broad, non restrictive concept ;
- It relates to the «Eurocorridors» developed particularly in the European Spatial Development Perspective (ESDP) ;
- It is easily understood in both French and English.

4 The numbering of these criteria is strictly to facilitate reference and does not imply anything about an order of preference except for the criterion n°1 which must always be a prerequisite for selection.

In the specific context of the REVER project, each partner country (or region) should be crossed by at least one European corridor. In addition, we have chosen to add additional criteria for choosing «green corridors»:

- Criterion A : time

It is important to choose a «green corridor» for which both the study and the installation of facilities could be completed in a short time.

- Criterion B : budgetary resources

A green corridor will be chosen if the budgetary resources are clearly identified and seem sufficient both for the study and for implementation.

- Criterion C : the partners

A green corridor will be retained if it groups a number of partners motivated both for the study and the implementation, from the very conception of the project.

15 THE «OUTLINE ROUTE»

15.1 Definition of the concept of an «outline route»

Once the «green corridor» has been defined using the criteria stipulated above, the promoter of the project will determine a route and any variants within this broad strip (on the average 30km wide) constituting an outline route or itineraries. This is an approach similar to a «feasibility study» which should remain general. The scale depends on the territory studied. The study should not concern sections smaller than 50 km, however.

15.2 Methodology for choosing an «outline route»

Starting with a discussion of the various practices of the partners and taking inspiration from British methods, we have developed a method for selecting itineraries. Note that phases 1a and 1b can be reversed according to the institutional and/or structural context corresponding to each operator in the project.

Phase 1a : General identification of demand

We have already referred to the advantage of identifying local, regional, national or European demand.

To do this, national and/or regional indicators on «alternative» traffic (notably drawn from overall surveys on mobility) will be used and tested again on a sample of the public concerned (notion of a demonstration area).

As a complement to this type of information, other sources of information should be used such as social-economic or tourist studies, surveys, meetings with users, interviews, assessment of European or national data, similar previous experiments, etc.

This identification of demand can then be validated by the agents involved in implementing the proposed outline route.

Phase 1b : General identification of the outline route

This stage of the study consists of a series of identifications for which it was considered preferable to work simultaneously and transversally, rather than in successive phases.

- *Identification of utilisable infrastructures*

Inventory should be taken of infrastructures that could be used for the outline route. Priority should be given to seeking independent infrastructures such as maintenance roads for waterways and former railways (see specifications sheet n° 2). It is important to identify continuities and any gaps in the proposed itineraries. This identification should be done by means of cartography initially before verifying on site. The infrastructures retained should meet the characteristics defined by the REVER Outline plan for setting up green networks. The use of computer cartographic systems (GIS) is an asset at this stage.

- *Identification of land use and legal problems*

A general inventory of potential legal problems that could be encountered for the outline route (itineraries) should be drafted.

In this context, land use problems are to be identified, mainly as concerns former railways and tow paths.

Aspects concerning certain areas that are sensitive with regard to ecology, landscapes, architectural and/or archeological heritage will also be identified. Similarly, economic and/or industrial activity areas will be pinpointed to specify their impact on any land use questions (such as passage of electric lines, techical access, etc.).

- *Identification of partners*

To keep a project alive, it is imperative to identify the partners well as soon as the choice of itineraries has been made. The objective is to make a choice to work with these agents so that they can also be involved in the project and ensure its viability and sustainability.

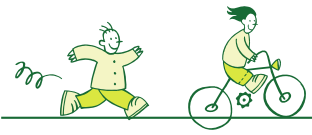
- *Identification of the environment*

An outline route should be chosen not just in terms of its intrinsic value, but also for its integration in the environment (term to be understood broadly and not exclusively from an ecological standpoint). To do this, one should try to identify the following for an area at least equivalent to the width of the corridor: the social environment; the economic environment; the cultural environment (including architectural and/or archeological heritage); and the ecological and landscape environment.

- *Identification of financial resources*

This refers to identifying possible financial resources which would make it possible to develop the chosen outline route at various structural levels (European, national, regional and local budgets).

→ ***Objectives***



Using these various identifications potential demand can be specified notably and also a theme can be promoted.

Generally speaking, this effort step should result in:

- the identification of «obstacles» that could be a disadvantage for a given outline route ;
- the potential of various itineraries both structurally and operationally.

Phase 2 : Choice of the final outline route

An analysis of obstacles and potential will guide the choices of the authors of the project and the policy makers. A report on the reasons behind the choice, including cartographic documents, should explain the chosen outline route plus its continuity and connections with other itineraries and, if applicable, any alternative itineraries.

16 THE «EXACT LINE ROUTE»

16.1 Definition of the concept of a «exact line route»

The outexact line route route retained (and its variants and connections) should be studied using a more «micro» approach, that of the «exact line route».The «exact line route» is the result of a detailed study on a **section of the outline route** varying from 15 to 20 km in length, or at times more (but certainly not more than 50 km). For a detailed study, the entire outline route is broken down into exact line routes.

16.2 Methodology for the study of a «section of outline route» to define a section

This step refines the approach and the conclusions of the choice of the outline route in a three-stage process:

Phase 1: Inventory of the current situation with regard to the outline route section and its environment

This phase is crucial because it gives a real «x-ray image» of the section (part of an outline route), and its environment and it specifies the objectives to be obtained. In addition, identification of the various aspects will be preferably done simultaneously and tranversally to avoid giving one approach precedence over another.

At section level

At this level, the local identification will be:

- *Structural*

Identification of infrastructures that could be used and their structural state (quality of surfacing, slope, state of constructions, etc.). Particular attention will be given to identifying gaps in the outline route and solutions that could be found to fill those gaps.

- *Functional*

Identification of types of use and current and potential users of the section (see characteristics of a green network, p.5-6).

- *Landscaping*

  - Identification of the landscape of the section and surroundings.
  - Integration of the section in the landscape.

- *Legal*

Identification of legal problems and in particular those concerning land use (sale, rental, right of way, easements, etc.). This job should be done by means of an analysis of the information in the land registry and contacts with those living or working along the section (meetings, surveys, interviews, etc.).

- *Architectural and archeological heritage*

Identification of architectural and archeological vestiges directly associated with the section (road, river or railway signs, technical buildings, etc.).

At the level of the immediate environment of the section

Two aspects of the environment have been retained (the radius to be studied will depend on the local context from both structural and institutional standpoints):

- *The social-economic environment*

In this context, various special approaches should be considered:

- identification of local demand by means of contacts (encounters, surveys, meetings, etc.) with user associations, tourist oriented special interest groups, the local population, etc.
- identification of existing social-economic functions (private shops and services, lodgings, public services, schools and educational centres, cultural functions, tourism, etc.)
- identification of utilitarian, recreational and/or tourist itineraries (in existence or in the planning stage) for non-motorized travel (mainly pedestrian, cyclist and horse riding itineraries);
- identification of other traffic networks and particularly intermodal access and exchange areas (connections with railway stations, bus stops, metros and streetcars ; airports and helicopter ports, sea and river ports ; road and motorway networks).

- *The ecological, landscaping, architectural and archeological environment*

A precise ecological inventory of the section and its surroundings will be done to identify sensitive zones. The same approach is repeated for the landscaping, architectural and archeological plans to avoid any integration errors at section level.

Phase 2: general outline

Phase 2.1.Global approach

This approach consists of developing general proposals both for the section and for its environment at various levels : structure (surfacing, civil constructions, etc.), signs (legal and informational), services to be developed, connection of services and shops, connection with local networks, access, etc. This is a question of going into detail on options that were already taken on the choice of the outline route (see above). Aspects dealing with the ecology, landscape and architectural and archeological heritage should also be developed. For certain points, it seems crucial to make detailed provisional proposals (for the treatment of rest areas, intersections, etc., for example).

Phase 2.2.Information and validation by local players

It is preferable for general proposals to be presented to the institutional players, associations and the local population to inform them and adapt the proposals.

This consultation should be done in view of the specific objectives and structures of each group.

Phase 3 : Detailed proposals

Based on the information and comments gathered in phase 2.2, the project promoter can make detailed proposals.

These proposals should be materialized in:

- the drafting of technical plans for execution (for the creation, renovation and/or maintenance of the section);
- drafting of specifications (for the creation, renovation and/or maintenance of the section);
- drafting of a programme of concrete measures concerning the management of ecological questions, the landscape and heritage in the section and its environment and drafting the conditions for monitoring that management;
- drafting a programme of concrete measures with regard to the facilities and services to be developed on and around the section.

In the REVER context, this methodology must of course be adapted to the institutional context specific to each partner. In addition, this method should be structured in view of the environmental context (rural environment, semi-urban environment, urban environment). The proposals, both general and detailed should nevertheless meet the objectives of the REVER Outline plan (see 2.2).

17 SUMMARY TABLE OF THE LEVELS, TYPES AND METHODS

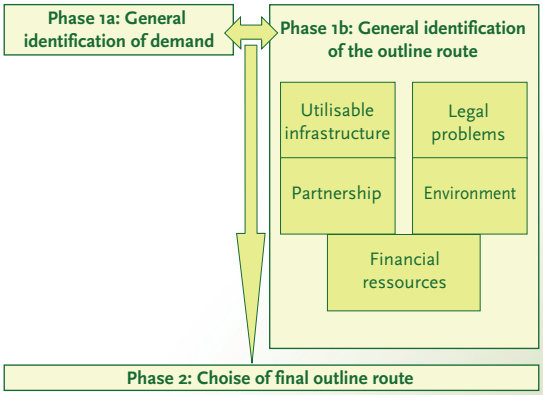
Level	*Type*	*Méthodology proposed*	*Références of specifications sheet fichtechnique*
NWMA	REVER Outline Plan	See Action 1.	Point 2.2 (p.3)
Transnational	Green Corridor	Selection criteria	Point 3. (p.4)
Transnational/ National/ Régional	Outline route	Méthodology for choosing an outline route	Point 4. (p.5)
Local	Exact line route	Detailed study of a section of an outline route	Point 5. (p.6)

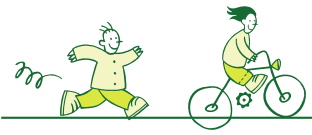
18 SUMMARY DIAGRAMS OF METHODOLOGIES

18.1 Green corridor

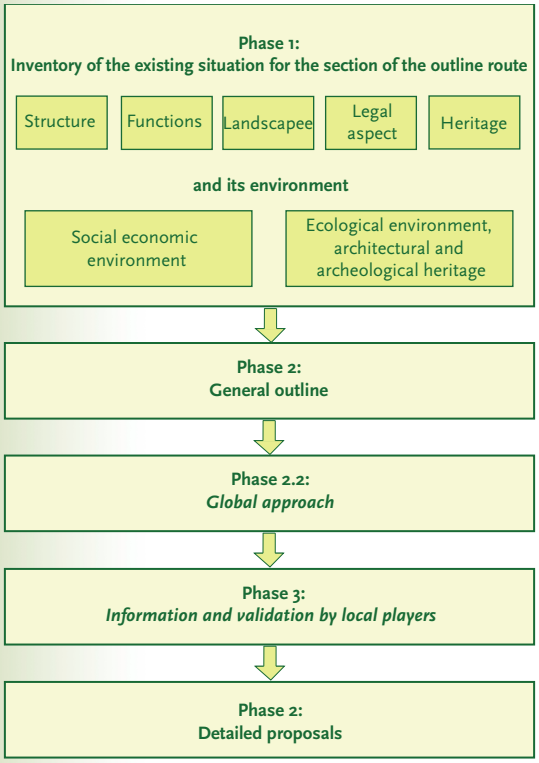
- No specific method;
- Apply selection criterias

18.2 Outline route





18.3 Exact line route



19. CONCLUSION

These methodological aspects, analysed and then tested in concrete studies on the conception of greenways, need a flexible application. For a number of reasons, the context that is specific to each country or region of Europe will influence the way these methods are used.

On reading this document, it is clear that a good greenway project requires a multi-discipline team including notably engineers, specialists in conservation of cultural and natural heritage, landscapists, etc.

We trust that these methods will help our elected officials and policy makers to set up their infrastructures with the objective of promoting welfare of users and residents along the greenways, and respecting the environment around them.

20. APPENDIXES

20.1. Participation

The following persons have participated to the round table:

- For Belgium, Brussels-Capital Region: **Phiippe De Staercke** (IBGE-BIM) and **Rachelle Rubert** (IBGE-BIM);
- For Belgium, Walloon Region: **Nathalie *Schildwachter*** and ***Dominique Debatty*** (MRW - DGATLP - RAVeL Cell);
- For France : ***Jean-Paul Lepetit*** (ADV) and ***François Tortel*** (Ministry of Public Facilities - CETE East) ;
- For the United Kingdom : ***Jim Walker*** (Consultant) and ***Andrew Ventin*** (Town of Liverpool) ;
- For Ireland : ***Beatrice Kelly*** (Heritage Council) , ***Tanya Comber*** (Heritage Council), ***Joss Lynam*** (National Waymarked Ways Advisory Committee of Sports Council of Ireland), ***John Toland*** (Cavan-Monaghan Rural Development Co-op Society) and ***Jim O' Sullivan*** (Route co-ordination Beara / Leitrim Greenways) ;
- For EGWA : ***Anne Debras***, ***Anne-Catherine Louette***, ***Benoît Vermeiren*** (Survey et Aménagement).

The experts at the round table were:

- ***Eric Graitson*** and ***Olivier Guillitte*** (Ecology Laboratory of the Gembloux Agronomic Faculties);
- ***Martine Piret*** (Town of Charleroi)
- ***Philippe Demars*** and ***Jean-Philippe Bille*** (Walloon Ministry of Public Facilities and Transport);
- ***Marc Loumaye*** (Town of Huy - Tourist Office);
- ***Jo Devrindt*** (Kempen en Maasland, régionaal landschap).

Co-ordination and facilitation were provided by EGWA:

- General co-ordination: Anne-Catherine Louette (EGWA), Anne Debras (EGWA) ;
- Direction, technical supervision and drafting of the technical guidance note : Benoît Vermeiren (Survey & Aménagement).

20.2. Bibliography

The following documents were used to finalize the methodology:

- CETE de l'Est, *Vallée de la Saône. Véloroute de Charles le Téméraire. Dossier provisoire,* June 2000;
- Countryside Agency, *Countryside Agency Greenways Demonstration: PACE process and Accreditation*, 2000 ;
- IBGE-BIM, *Etude de conception du maillage vert en Région de Bruxelles-Capitale. Rapport de la phase 1 (Identification des itinéraires)*, 1998 ;
- MRW-DGATLP-Cellule RAVeL, *Cahier spécial des charges relatif à la réalisation d'esquisses urbanistiques dans le cadre du projet RAVeL*, 2000 ;
- MRW-DGATLP-Cellule RAVeL, *Méthodologie d'inventaire écologique*, 2000 ;
- République française (various ministries), *Réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national. Véloroutes et voies vertes. Projet de cahier des charges (Working document)*, 11/09/2000.

Belgique - Belgium

Ministère de la Région wallonne
Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine.

Anne DAUBECHIES, attachée

Rue des Brigades d'Irlande, 1
B-5100 Namur
Tel : +32.81.33.24.58
Fax : +32.81.33.22.73
E-mail : A.Daubechies@mrw.wallonie.be

Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement
Brussels Instituut voor Milieubeheer

Philippe DE STAERCKE

Gulledelle, 100
B-Bruxelles 1200 Brussel
Tel : +32.2.775.76.07
Fax :+32.2.775.77.21
E-mail : pds@ibgebim.be

France

Comité interministériel de suivi vélo.

Jean-Marie TETART, Chargé de mission
Secrétariat du comité national
de suivi de la politique du vélo

Conseil général des ponts et chaussées/ 5ème section
Tour Pascal B
F-La Défense

Tel : +33.1.30.46.81.30
Fax : +33.1.30.88.10.01
E-mail : j.m.tetart@wanadoo.fr

DIREN 59 62- Ministère de l'Environnement

Hervé LEFORT, Chargé de mission

Boulevard de la liberté, 107
F- 59041 Lille cedex
Tel : +33.3.59.57.83.30.
Fax : +33.3.59.57.83.00
E-mail :herve.lefort@nord.pas.de.calais.environnement.gouv.fr

Irlande - Ireland

Heritage Council

Beatrice KELLY,
Communication and Education Officier

Kilkenny
Ireland
Tel : +353.56.70.777
Fax : +353.56.70.788
E-mail : beatrice@heritagecouncil.com

Grand Duché du Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg

Ministère du Tourisme

Jean-Paul THILL, Inspecteur principal

Avenue Emile Reuter, 6
L-2937 Luxembourg
Tel : +352.478.47.56
Fax : +352.47.40.11
E-mail : jean-paul.thill@cmt.etat.lu

Coordination-Co-ordination: Association Européenne des Voies Vertes
European Greenway Association

Anne-Catherine LOUETTE, Manager

Gare de Namur, boîte 27
B-5000 Namur
Tel : +32.81.22.42.56
Fax : +32.81.22.90.02
E-mail : info@aevv-egwa.org
Site internet-website: www.aevv-egwa.org

Avec le soutien de l'Union européenne (FEDER - Interreg IIC AMNO)
with the support of the European Union (ERDF - Interreg IIC NWMA)

ASSOCIATION EUROPÉENNE DES VOIES VERTES
EUROPEAN GREENWAYS ASSOCIATION
ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES

Région Wallonne Aménagement et Urbanisme

Région de Bruxelles-Capitale Brussels Hoofdstedelijk Gewest

An Chomhairle Oidhreachta The Heritage Council

Grand-Duché de Luxembourg