



Réseau Vert Européen *Greenways for Europe*

Fiche technique 2a
Technical guidance note 2a



Récupération des anciennes
lignes de chemin de fer désaffectées

Recovery of abandoned railway lines

Abréviations -Abbreviations

AED: Administration de l'Équipement et des Déplacements.

AEVV: Association Européenne des Voies Vertes.

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.

MET: Ministère de l'équipement et des transports.

MRW: Ministère de la Région wallonne.

RAVeL: Réseau autonome des voies lentes.

REVER: réseau vert européen - Greenways for Europe.

RFF: Réseau ferré de France.

RTBF: Radio télévision belge francophone.

SNCB: Société nationale des chemins de fer belges.

SNCF: Société nationale des chemins de fer français.

Rédaction - Editing:

Nathalie Schildwachter (MRW-DGATLP-Cellule RAVeL), Véronique Rousseaux

Contributions et relecture - Contributions and proof-reading:

Anne Debras (AEVV-EGWA), Gilbert Perrin (Chemins du Rail)

Traduction - Translation:

ASAP

Pré-press et impression - Pre-press and printing:

Colorisprint (Namur - Belgique)

Ed. resp.

Luc Maréchal. MRW-DGATJLP

Rue des Brigades d'Irlande, 1

5100 Jambes

Dépôt légal:

D/2001/9452/3

Namur, décembre 2001

Ne peut être vendu - Not for sale.

Toute reproduction interdite - All reproduction prohibited.



TABLE DES MATIÈRES - TABLE OF CONTENTS

1	Objet de la fiche	3
2	Orientations générales	3
3	Procédures	3
3.1	Quelle est la procédure de désaffectation d'une ligne de chemin de fer et quelles sont les tendances en matière de désaffectation ?	3
3.2	Quelles sont les procédures pour la reconnaissance des voies vertes et quelles sont les institutions impliquées ?	4
4	Propriété foncière et transfert aux gestionnaires	4
4.1	Qui est propriétaire des lignes désaffectées ?	4
4.2	Quelles sont les modalités de transfert des voies vertes à leurs gestionnaires ?	4
4.3	Quelles infrastructures les voies vertes incluent-elles ?	5
5	Partenariats	5
5.1	Quels sont les partenaires pour l'aménagement des voies vertes ?	5
5.2	Quels sont les partenaires pour l'entretien des voies vertes ?	5
5.3	Quels sont les partenaires pour la signalisation ?	6
5.4	Quels sont les partenaires pour la promotion des voies vertes ?	6
6	Intermodalité	6
6.1	Quelle est la politique de connexion entre les voies vertes et les gares en service ?	6
6.2	Quelle est la politique d'intermodalité train (ou métro) / vélo ?	6
7	Cohabitation d'une voie verte avec une voie ferrée en activité	7
7.1	Est-il concevable d'aménager d'une voie verte sur une ancienne double voie ?	7
7.2	Est-il concevable d'aménager une voie verte sur le talus d'une ligne de chemin de fer en activité ?	7
7.3	Est-il concevable d'aménager une voie verte sur un excédent d'emprise longeant une voie en activité ?	8
8	Annexes	8
8.1	Propositions de recommandations entérinées par les partenaires lors de la réunion du 5 mars 2001	8
8.2	Participation	8
9	Samenvatting	9
10	Zusammenfassung	9
11	Objective of the leaflet	10
12	Procedures	10
12.1	What is the procedure for closing down a railway line and what are the trends as concerns this ?	10
12.2	What are the procedures for recognizing greenways and what institutions are involved ?	10



13 Land ownership and transfer to the managing bodies	11
13.1 Who owns the abandoned lines ?	11
13.2 What are the procedures for transferring greenways to the bodies managing them ?	11
13.3 What infrastructures are included in greenways ?	11
14 Partnerships	11
14.1 Who are the partners for equipping greenways ?	12
14.2 Who are the partners for maintaining greenways ?	12
14.3 Who are the partners for putting up signs ?	12
14.4 Who are the partners for promoting greenways ?	12
15 Combined transport	12
15.1 What is the policy for connecting greenways to operational stations ?	12
15.2 What is the policy for combined train (or underground)/ bicycle transport ?	13
16 Cohabitation of a greenway with an operational railway	13
16.1 Is it really feasible to set up a greenway on a former double track ?	13
16.2 Is it possible to set up a greenway on the embankment used for an operational railway ?	14
16.3 Would it be possible to set up a greenway on excess width of the base alongside an operational railway line ?	14
17 Appendixes	14
17.1 Proposals of recommendations approved by the partners at the meeting of 5 march 2001	14
17.2 Participation	15





1 OBJET DE LA FICHE.

Dans le cadre de la mise en place du REVER (Réseau Vert Européen), les partenaires du projet ont décidé d'échanger leurs expériences au niveau du processus de récupération des anciennes lignes de chemin de fer désaffectées et des chemins de halage au profit des voies vertes.

Une table ronde a donc été organisée à Bruxelles. Les infrastructures étudiées étant relativement différentes, il a été décidé de scinder la table ronde en deux parties. La première portant sur les anciennes lignes de chemin de fer et la seconde sur les chemins de halage.

Une première journée de travail a donc été programmée le 29 janvier 2001. Elle regroupait essentiellement des représentants des pays et régions partenaires ayant la gestion des anciennes lignes de chemin de fer dans leurs attributions.

L'objectif de cette journée était de faire le point sur la situation existante dans chaque pays et régions partenaires concernant cette problématique.

Celle-ci a été suivie d'une autre journée réalisée le 5 mars 2001 dont le but était d'élaborer, sur base des informations recueillies, des pistes de recommandations visant à favoriser la prise en compte des voies vertes.

Les données récoltées lors de ces deux réunions ont été regroupées dans une fiche thématique qui loin d'être une synthèse exhaustive des différents processus existant, permettra à tout un chacun de se faire une idée relativement précise des problématiques abordées en vue d'un aménagement futur d'une ancienne ligne de chemin de fer en voie verte.

2 ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Au **Luxembourg**, la majeure partie des infrastructures ferroviaires désaffectées a été réaffectée en voies vertes. Le cas des lignes situées dans des friches industrielles n'est pas encore finalisé, mais des liaisons cyclables sont prévues sur ces sites. Certaines voies inutilisées n'ont pas été déferrées de façon à pouvoir devenir des lignes touristiques (comme le "Train 1900"). Ces cas restent cependant très marginaux.

En **Irlande**, comme au Luxembourg, la plupart des lignes désaffectées sont aujourd'hui entre les mains d'autorités locales ou de propriétaires privés. Certains autres tracés n'ont pas encore de destination définie.

Au **Royaume-Uni**, où les voies désaffectées ont également été vendues, l'État encourage les autorités locales à les aménager et à les gérer en voies vertes.

En **Wallonie**, les lignes de chemins de fer désaffectées sont dévolues aux voies vertes si la Région wallonne en fait la demande. Il existe en effet une convention-cadre selon laquelle la Société nationale des chemins

de fer (SNCB) réserve les lignes désaffectées à la Région. Celles qui ne sont pas sollicitées peuvent être valorisées par la SNCB.

Dans la Région de **Bruxelles-Capitale**, il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer désaffectée. Elle est partiellement transformée en voie verte réservée uniquement aux piétons et cyclistes. La possibilité de développer des voies vertes le long des talus de chemin de fer ou sur ces talus est à l'étude, mais la sécurité est souvent invoquée comme argument en défaveur de ce projet.

En **France**, les voies désaffectées sont restées propriété de Réseau ferré de France (RFF). Il n'existe pas à proprement parler de politique des voies vertes, mais une étude visant à établir une carte des sections non exploitées est en cours. De façon générale, RFF souhaite favoriser les opérations de cession des voies désaffectées au bénéfice de projets menés par les collectivités territoriales, qui semblent offrir de meilleures garanties pour la préservation des emprises.

3 PROCÉDURES

3.1 Quelle est la procédure de désaffectation d'une ligne de chemin de fer et quelles sont les tendances en matière de désaffectation ?

Si les procédures de désaffectation sont différentes pour chacun des pays et régions participants, une tendance commune peut cependant s'observer : le temps où l'on abandonnait purement et simplement les lignes les moins rentables a fait place à une politique plus prudente et à une réflexion à long terme. La possibilité de réaffecter un jour au trafic ferroviaire certaines voies abandonnées est aujourd'hui partout envisagée.

En **Belgique**, la procédure était jusqu'en 1992 la suivante : le conseil d'administration de la SNCB marquait son accord sur la mise hors service d'une ligne lorsque la fréquentation y était devenue très faible et les coûts disproportionnés par rapport aux recettes. Le projet d'abandon de la ligne était alors soumis à l'accord de la Commission interministérielle des chemins de fer. Si celle-ci n'émettait pas d'objection, le Ministère des communications faisait le nécessaire pour que soit promulgué un arrêté royal autorisant le démontage de la ligne. Depuis 1992, la SNCB est liée à l'État par un contrat de gestion qui définit sa mission de service public et impose certaines dessertes et fréquences voyageurs. La SNCB s'est également engagée à ne plus démonter de lignes désaffectées. La tendance actuelle du Ministère responsable des chemins de fer va au contraire dans le sens d'une demande de rouverture de lignes.

En **Irlande**, beaucoup de lignes ont été fermées entre 1952 et 1963 en raison de leur non-rentabilité. La déci-



sion de fermeture était prise par la Compagnie nationale des chemins de fer avec l'accord du Ministère des transports et des autorités locales, et une loi devait être votée au Parlement. Depuis 1963, la State Transport Company a le droit de procéder à une fermeture sans qu'il soit besoin de voter une loi. Après fermeture, les rails doivent rester en place pendant 10 ans. Actuellement, la Société de chemin de fer a également tendance à remettre en service les lignes désaffectées.

Au **Royaume-Uni**, c'est au Network Change Process que revient la décision de fermer ou non une ligne de chemin de fer lorsqu'il ne s'agit pas d'une ligne voyageurs. Il est géré par Rail Regulator, organisme public indépendant dont le but est d'assurer que les usagers ne sont pas lésés. Si une compagnie privée souhaite ne plus desservir une ligne de passagers, le contrat de franchise sera renégocié par le Strategic Rail Authority. Certaines lignes désaffectées pourraient être remises en service dans le futur, principalement pour le fret. Leur aménagement en voie verte n'empêcherait pas cette éventuelle reconversion.

En **France**, la procédure de fermeture d'une ligne ou d'une section de ligne est mise en œuvre par Réseau ferré de France (RFF) après consultation des régions, des autres collectivités territoriales concernées, de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) et des Ministères des transports et de la défense. Cette fermeture peut se réaliser avec ou sans dépose des voies et laisse la possibilité d'une réouverture éventuelle. En revanche, le retranchement du réseau constitue une procédure irréversible qui fait l'objet d'un décret pris par le premier ministre. Ce n'est qu'après la publication de ce décret au Journal officiel que RFF peut procéder à la cession des terrains et installations.

Au **Luxembourg**, il n'est plus question de mettre des lignes de chemin de fer hors service.

On constate que la tendance à la désaffectation et à l'abandon de lignes de chemins de fer, qui était due essentiellement à des raisons économiques, est en train de s'inverser. Actuellement, les pouvoirs publics et les sociétés de chemin de fer s'interrogent sur la possibilité de remettre certaines lignes en service. Il n'est donc plus question de désaffecter de nouvelles lignes. Avant leur éventuelle réaffectation en voies vertes, les lignes abandonnées devront faire l'objet d'une analyse critique afin de voir s'il n'est pas opportun de les préserver pour une future remise en service. Un aménagement lourd en voie verte hypothéquerait en effet cette possibilité.

3.2 Quelles sont les procédures pour la reconnaissance des voies vertes et quelles sont les institutions impliquées ?

Seuls le **Luxembourg** et la **Wallonie** ont institué une reconnaissance légale des voies vertes. Les institutions impliquées dans la gestion de ces voies varient selon les régions et pays.

Au **Luxembourg**, cette reconnaissance se fait au travers d'une loi. Les institutions impliquées sont les Ministères des travaux publics, du tourisme et de

l'agriculture.

La **Région wallonne** constate l'existence légale des voies vertes par arrêté ministériel. La gestion de ces voies est assurée par le Ministère de l'équipement et des transports en collaboration avec la Direction générale de l'aménagement du territoire.

Au **Royaume-Uni**, le Strategic Rail Authority met au point des lignes de conduite en ce qui concerne le maintien et l'utilisation des lignes désaffectées. Le Department of Environment, Transport and the Regions (Ministère de l'environnement, des transports et de la politique régionale) a la charge des pistes cyclables et chemins de randonnée.

En **France**, cette politique est menée par les régions et par la Mission interministérielle "Vélos" qui comprend le Ministère de la jeunesse et des sports, le Ministère de l'environnement et la SNCF.

A **Bruxelles**, les responsables sont la Région et la SNCB.

En **Irlande**, les autorités locales décident de manière autonome.

4 PROPRIÉTÉ FONCIÈRE ET TRANSFERT AUX GESTIONNAIRES

4.1 Qui est propriétaire des lignes désaffectées ?

La situation en matière de propriété foncière des voies désaffectées va d'une "privatisation" quasi-totale au maintien de l'ensemble des lignes dans le patrimoine des chemins de fer.

Au **Royaume-Uni**, en **Irlande** et au **Luxembourg**, la plupart des lignes ont été vendues à des organismes privés ou à des pouvoirs locaux.

En **Wallonie**, au contraire, la plupart des lignes sont toujours la propriété des chemins de fer (SNCB). Quelques lignes appartiennent à la Région, quelques tronçons à des communes et quelques parcelles à des propriétaires privés.

A **Bruxelles**, certains tronçons de la L160 appartiennent encore à la SNCB et d'autres ont été vendus à la Région.

En **France**, RFF reste propriétaire des lignes désaffectées.

4.2 Quelles sont les modalités de transfert des voies vertes à leurs gestionnaires ?

La situation en matière de propriété foncière étant différente selon les pays et régions, comme on vient de le voir, il est logique que les modalités de transfert aux gestionnaires des voies vertes soient elles aussi différentes.

Au **Royaume-Uni** et au **Luxembourg**, les lignes de chemin de fer désaffectées sont généralement vendues aux gestionnaires de la voie verte, mais toutes les modalités de transfert sont possibles.





En **Irlande**, les modalités de transfert varient selon les cas : bail annuel ou achat pour une somme symbolique lorsque le gestionnaire est une association, achat par l'autorité locale si elle le souhaite.

En **Wallonie**, les lignes dont la SNCB est propriétaire sont en principe louées à la Région par bail emphytéotique de 99 ans. Lorsque la ligne appartient à une commune, elle la cède à la Région soit gratuitement, soit par un bail de 30 ans. Lorsqu'elle appartient à un propriétaire privé, elle est rachetée par la Région soit à l'amiable, soit après expropriation.

A **Bruxelles**, la Région a acheté une partie de la ligne désaffectée à la SNCB et occupe gratuitement le reste, que la SNCB souhaite à terme lui vendre également. L'Institut bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE)

En **France**, RFF établit une convention d'occupation temporaire avec le gestionnaire ou cède la ligne sur la base de l'estimation réalisée par les services fiscaux.

4.3 Quelles infrastructures les voies vertes incluent-elles ?

Si tous les participants à la Table ronde incluent dans la voie verte les emprises et infrastructures nécessaires à son maintien en tant qu'infrastructure continue, les surlargeurs et le patrimoine bâti peuvent connaître des sorts différents.

Pour l'ensemble des participants, la plate-forme et les talus ainsi que les différents types d'ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.) font partie intégrante de la voie verte. Il en va de même pour les quais voyageurs ou marchandises, les rampes de chargement et les passages sous voies, du moins lorsqu'ils n'ont pas été détruits. En **Wallonie**, le sort des rampes de chargement est cependant décidé au cas par cas.

Les chemins de fer ne gardent la maîtrise du sous-sol pour le passage des fibres optiques et autres impétrants qu'en **Wallonie** et en **Irlande**. A **Bruxelles**, le sous-sol de la L160 appartient, selon les tronçons, soit à la SNCB, soit à la Région.

Au **Royaume-Uni**, en **Irlande**, les terrains excédentaires ont généralement été vendus préalablement.

Au **Luxembourg** et en **France**, les sur-largeurs sont vendues avec l'assiette, qu'elles soient situées dans les gares (voies secondaires, de manœuvre ou de garage) ou entre celles-ci (anciens abris, stations de pompage, etc.). En **Wallonie** et à **Bruxelles**, la décision est prise au cas par cas après examen.

Le sort du patrimoine bâti lié aux voies ferrées (gares et haltes, hangars à marchandises, remises à locomotive, ateliers, magasins, lampisteries, pavillons d'aisance, cabines de signalisation, châteaux d'eau, abris, habitations, etc.) est généralement décidé au cas par cas. Seul le **Royaume-Uni** inclut ce patrimoine dans la voie verte, tout en laissant au gestionnaire la possibilité de le refuser.

Quant au "petit patrimoine" (bornes, balises et signaux), il est cédé aux gestionnaires des voies vertes, sauf en **Irlande** où les chemins de fer en res-

tent propriétaires et peuvent les confier au service du patrimoine.

5 PARTENARIATS

Tous les pays et régions ont mis en place des partenariats pour l'aménagement et la gestion des voies vertes, mais les partenaires impliqués varient selon les cas. La principale différence semble être le rôle central joué par un ministère au Luxembourg et en Wallonie, alors que les responsabilités sont plus décentralisées et plus partagées dans les autres pays et régions.

5.1 Quels sont les partenaires pour l'aménagement des voies vertes ?

Au **Royaume-Uni**, l'autorité responsable est généralement une collectivité locale, qui travaille en partenariat avec les acteurs les plus impliqués.

En **Irlande**, l'aménagement est assuré par les autorités locales et les compagnies de chemins de fer. Il bénéficie parfois d'un financement par le secteur touristique.

En **France**, les partenaires sont principalement les régions et les départements. Des financements privés peuvent également intervenir.

Au **Luxembourg**, en **Wallonie** et à **Bruxelles**, les partenaires impliqués diffèrent selon les travaux à réaliser. L'aménagement des surfaces, des ouvrages d'art et des traversées de route est réalisé par les Ponts et Chaussées au Luxembourg, par le Ministère de l'équipement et des transports en Wallonie et essentiellement par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) à Bruxelles. Ce sont ces mêmes services qui sont responsables des aires de repos en Wallonie et à Bruxelles, tandis que leur aménagement est réalisé au Luxembourg par les communes.

5.2 Quels sont les partenaires pour l'entretien des voies vertes ?

Au **Luxembourg**, l'entretien journalier est réalisé par les communes, comme le dispose la loi. Lorsqu'une commune manque à cette obligation, l'État fait réaliser les travaux nécessaires et les lui facture. L'entretien extraordinaire, par contre, est réalisé par l'État.

Le même principe de base est appliqué en **Wallonie**, où l'entretien lourd est effectué par le Ministère de l'équipement et des transports tandis que l'entretien journalier est réalisé par les communes selon des modalités précisées dans une convention. Actuellement, la Région wallonne souhaite que les communes passent cette convention d'entretien préalablement à l'aménagement de la voie verte.

A **Bruxelles**, l'entretien général est réalisé par l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE).

Au **Royaume-Uni**, les partenaires chargés de l'entretien des voies vertes varient en fonction des accords et du contexte.



En **Irlande**, cet entretien est assuré par les autorités locales.

En **France**, ce sont les communes et les régions qui en ont la charge.

5.3 *Quels sont les partenaires pour la signalisation ?*

Au **Luxembourg**, la signalisation d'information et de sécurité est gérée par les Ponts et Chaussées.

Son équivalent en **Wallonie**, le Ministère de l'équipement et des transports, s'occupe de la signalisation directionnelle pour les voies vertes wallonnes. Il finance également la signalisation touristique, qui est réalisée en collaboration avec le Commissariat général au tourisme.

A **Bruxelles**, la signalisation est réalisée par l'IBGE.

Différents partenaires sont impliqués en **France** et en **Irlande**.

5.4 *Quels sont les partenaires pour la promotion des voies vertes ?*

La promotion des voies vertes du **Royaume-Uni** bénéficie notamment d'un site WEB géré par l'association Sustrans. Les agences et conseils touristiques locaux prennent également des initiatives encourageant à l'utilisation de ces voies.

En **Irlande**, ce sont les organes touristiques, les associations locales et d'autres organisations favorables aux voies vertes qui assurent leur promotion.

L'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement se charge de la promotion de la voie verte à **Bruxelles**, ce qui n'exclut pas des initiatives d'associations comme Pro-Vélo.

Au **Luxembourg**, cette promotion est réalisée par le Ministère du tourisme, les communes et les associations partenaires.

En **Wallonie**, la promotion du RAVeL est financée par le Ministère de l'équipement et des transports (MET) pour un montant annuel de 250.000 euros. Le MET réalise cette promotion en partenariat avec le Commissariat général au tourisme et la RTBF (radio et télévision).

En **France**, les différents partenaires sont les départements et les régions, et plus particulièrement leurs comités du tourisme, ainsi que les collectivités locales.

6 INTERMODALITÉ

6.1 *Quelle est la politique de connexion entre les voies vertes et les gares en service ?*

Les connexions entre voies vertes et gares en service paraissent nécessiter des améliorations dans tous les pays et régions représentés à la Table ronde.

Le **Royaume-Uni** aborde la problématique de connexion entre gares et voies vertes au cas par cas. Il

existe un projet d'amélioration des accès des gares pour les cyclistes, mais qui porte surtout sur les pistes cyclables, principalement urbaines. Les voies vertes sont moins concernées.

Toutes les gares du **Luxembourg** peuvent accueillir des vélos, sans pour autant disposer d'un équipement spécifique. Certains guides de randonnées cyclables expliquent les connexions avec les gares.

En **Wallonie**, il n'existe pas encore de signalisation des voies vertes dans les gares. La SNCB a marqué son accord sur le principe d'une telle signalisation, qui sera décidée au cas par cas, en accord avec le Ministère de l'équipement et des transports.

A **Bruxelles**, l'unique voie verte dispose d'une connexion aisée au métro à ses deux extrémités. Cette connexion est signalée sur la voie verte, mais pas encore dans les stations de métro.

En **Irlande**, la connexion entre gares et voies vertes est généralement assez difficile.

En **France**, la SNCF n'a pas les moyens d'agir sur les connexions entre les voies vertes et les gares (en général, même le parvis de la gare n'appartient pas à la SNCF). Ces connexions concernent plus spécifiquement les communes.

6.2 *Quelle est la politique d'intermodalité train (ou métro) / vélo ?*

Deux aspects principaux de l'intermodalité train/vélo sont envisagés ici : le transport des vélos dans les trains et les équipements mis à disposition des cyclistes dans les gares.

Les règles concernant le transport de vélos dans les trains sont variables dans les 25 sociétés d'exploitation du **Royaume-Uni**. Les sociétés qui utilisent un matériel ancien comportant des compartiments à bagages peuvent accepter gratuitement des vélos, mais le matériel plus récent ne comporte généralement pas un tel compartiment. En ce qui concerne les équipements, des parkings sécurisés existent à proximité de certaines gares, mais il s'agit d'initiatives privées. Il faut signaler également que certaines gares offrent la possibilité de louer un vélo, parfois même gratuitement pour les navetteurs.

En **Wallonie**, les trains comprenant un compartiment bagages peuvent accueillir des vélos, et cela sans limite horaire, pour un prix d'environ 4 euros. Le chef de train peut toutefois refuser l'embarquement de vélos au-delà d'un certain nombre. Par ailleurs, les infrastructures ne permettent pas toujours l'accès des vélos aux quais. En matière de parking, la tendance actuelle est d'installer des abris non gardés. Comme en Grande-Bretagne, on peut louer des vélos dans certaines gares. Côté promotion, la SNCB a édité un dépliant sur l'intermodalité train/vélo.

Au **Luxembourg**, le prix du transport du vélo en train est attractif (environ 1 euro). Tous les trains locaux peuvent accueillir 5 à 6 vélos, et certains trains spéciaux ont une capacité supérieure. Dans les gares, des aménagements tels que des rampes d'accès com-





mentent à se développer. Il y a un intérêt manifeste, de la part des sociétés de chemins de fer, à favoriser l'intermodalité train/vélo.

Le métro de **Bruxelles** accepte deux vélos par plateforme, uniquement le week-end ou après 19 heures. Cette possibilité est réservée aux détenteurs d'un "pass" particulier. Actuellement, il n'existe pas de possibilité de louer des vélos dans les gares, mais ce devrait prochainement être le cas. Dans certaines stations de métro, des parkings sécurisés sont mis à la disposition des usagers.

En **Irlande**, le transport de vélos sur les trains intercity ne pose aucun problème. Dans les trains interurbains le vélo pliable est favorisé. Les prix de transport sont attractifs. Les grandes gares offrent des possibilités de parking, mais non de location. Il n'existe pas d'informations concernant l'intermodalité train/vélo.

En **France**, le transport de vélos est gratuit dans la plupart des trains. Des aménagements d'espaces vélos seront prévus dans les TGV (le billet coûtera 10 euros). Dans certains trains des grandes lignes, il y a de la place pour 5 ou 6 vélos (le nombre est en augmentation) et la plupart des trains régionaux disposent également de places pour les vélos. En ce qui concerne les équipements, une étude est en cours pour la création d'une "goulotte" à adapter sur les escaliers existants. La tendance actuelle est cependant en faveur de l'aménagement de parkings et de la location de vélos dans les gares plutôt qu'au transport de vélos dans le train. En matière de parkings, il existe des abris modulables utilisant des cartes prépayées, et les collectivités locales peuvent disposer d'un local dans les gares. La promotion de l'intermodalité train/vélo se fait au moyen de dépliants publiés par les communes.

7 COHABITATION D'UNE VOIE VERTE AVEC UNE VOIE FERRÉE EN ACTIVITÉ

La cohabitation entre une voie verte et une voie ferrée en activité peut prendre différentes formes : la voie verte pourrait être aménagée sur une ancienne double voie, sur le talus de la ligne en activité ou sur un excédent d'emprise longeant cette ligne (ancien chemin de service par exemple). Pour la plupart des participants, seule la troisième solution paraît réellement envisageable.

7.1 Est-il concevable d'aménager d'une voie verte sur une ancienne double voie ?

Au **Royaume-Uni**, les voies ferrées sont généralement assez étroites, et l'espace disponible sur l'ancienne double voie est donc souvent insuffisant pour une voie verte. La séparation entre les deux types de voies doit répondre à des exigences techniques précises telles que des barrières élevées, et donc coûteuses. L'ensemble du réseau étant électrifié, il faut également tenir compte des risques d'électrocution. Ce concept est donc à éviter. En pratique, les seuls cas de cohabitation avec une voie verte concernent des

lignes de chemins de fer touristiques et non des voies ferrées en activité.

En **Irlande**, l'ensemble des voies ferrées est complètement clôturé, et il n'est pas concevable de permettre à des personnes de se promener le long de ces voies. On pourrait toutefois imaginer l'aménagement d'une voie verte le long d'une ligne de chemin de fer touristique.

En **Wallonie**, les prescriptions de sécurité sont sensiblement les mêmes le long d'un chemin de fer touristique que le long d'une voie en service. Ce type de cohabitation est donc considéré dans tous les cas comme à éviter. A titre indicatif, la clôture exigée pour séparer les deux types de trafic doit être placée à 2,60 m des rails et avoir une hauteur de 1,50 m. La création de nouveaux passages à niveau est interdite, la voie verte doit être déviée au droit des passages à niveau existants et les installations ferroviaires doivent être protégées ou déplacées (panneaux de signalisation par exemple).

Le **Luxembourg** considère lui aussi que ce type de cohabitation doit rester une exception en raison des coûts élevés d'aménagement et du manque de confort pour les usagers de la voie verte. De plus, cette solution est rarement possible car lorsqu'une des deux lignes est déferrée, la ligne restante est généralement recentrée sur l'assiette et occupe donc toute la place.

Bruxelles manifeste les mêmes réticences en face de ce concept pour des raisons de sécurité, de contraintes techniques et de coûts. Toutefois, l'IBGE signale que dans le projet de Tour et Taxis, l'aménagement d'une voie verte le long d'une ligne en activité est à l'étude.

En **France**, ce concept n'est pas accepté pour des raisons de sécurité.

7.2 Est-il concevable d'aménager une voie verte sur le talus d'une ligne de chemin de fer en activité ?

En **Wallonie**, il n'existe pas de cas concret d'aménagement d'une voie ferrée sur le talus d'une ligne en activité. Cette solution paraît compliquée parce qu'elle nécessite la stabilisation du talus en plus de la séparation physique des deux voies. La réalisation technique serait donc probablement très coûteuse et ne pourrait s'envisager que sur de très courts tronçons.

Au **Luxembourg**, on considère que cette solution n'est possible que si le talus comporte une emprise supplémentaire. Ce type d'aménagement a été effectué sur un tronçon de voie verte d'environ 6 km, mais avec un prix de revient de plus de 600.000 euros par km. Les conclusions des études de faisabilité ne sont pas très favorables à cette technique.

Le **Royaume-Uni** considère elle aussi que cette solution n'est envisageable que dans des cas exceptionnels.

A **Bruxelles**, l'IBGE a été chargée de la réalisation d'une étude de faisabilité concernant ce type de solution.



L'Irlande et la France ne possèdent pas de données à ce sujet.

7.3 Est-il concevable d'aménager une voie verte sur un excédent d'emprise longeant une voie en activité ?

Tous les participants considèrent comme possible l'aménagement d'une voie verte sur un excédent d'emprise longeant une voie en activité (par exemple un chemin de service), pour autant bien entendu que les aménagements nécessaires à la sécurité soient réalisés.

L'IBGE considère cette solution comme très opportune à **Bruxelles**.

En **Wallonie**, les chemins longeant les voies en activité sont de différents types. Certains d'entre eux ont été réalisés pour désenclaver un terrain et sont donc carrossables. La SNCB peut imposer des dispositifs de sécurité entre la voie ferrée et la voie verte.

Pour le **Royaume-Uni** cette solution ne peut être envisagée que lorsque le chemin appartient à British Railways .

Pour le **Luxembourg**, c'est à l'aménageur de prendre les mesures de sécurité adéquates.

8 ANNEXES

8.1 Propositions de recommandations entérinées par les partenaires lors de la réunion du 5 mars 2001.

- Inviter les pouvoirs publics à créer un réseau cohérent de voies vertes avec une attention particulière pour les chemins de fer désaffectés qui sont un élément important même s'ils ne sont pas les seuls.
- Dans le cadre du mouvement actuel qui prévoit la réaffectation de certaines lignes, nous invitons les autorités en charge des chemins de fer et des voies vertes à clarifier, le cas échéant, les planning permettant d'organiser leur travail respectif.
- Dans l'intérêt de la création d'un réseau de voies vertes cohérent, une coopération entre les différents partenaires serait souhaitable.

Toutefois, en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, la cohabitation d'une voie verte avec une voie ferrée en activité devra être l'exception étant donné des aspects de coûts, des aspects techniques, de sécurité et de confort de l'utilisateur.

- Proposition d'aménagement de voies vertes à l'occasion de grands travaux d'infrastructures (routes, autoroutes, TGV, RER, aéroports), de travaux de remembrement ou de projets urbanistiques.
- Accorder l'attention nécessaire à l'intermodalité comme élément d'une réflexion globale sur la mobilité.
- Le vélo et les transports en commun sont des partenaires naturels par le biais de mesures au niveau des parkings, du transport de vélos, au niveau de la connexion de voies vertes et de transports en commun tant point physique que signalétique.
- Intégrer, dans la mesure du possible, dans l'aménagement de la voie verte le patrimoine propre aux anciennes lignes de chemins de fer (bornes, balises, signaux, ...) en partenariat avec d'autres institutions concernées telles que le patrimoine, le tourisme, les communes,...

8.2 Participation

Ont participé à la table ronde

- Pour la Belgique : **Yves Chantrenne** (SNCB), **Michel Herfurth** (MET – Direction des routes et autoroutes - Région wallonne), **Pierre Jean Bertrand** (AED - Région de Bruxelles Capitale), **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Pour la France : **Gilles Durantet** (SNCF), **Odile Gillo** (RFF – Patrimoine) ;
- Pour l'Irlande : **Gregg Ryan** (Heritage Council), **Beatrice Kelly** (Heritage Council) ;
- Pour le Royaume-Uni : **Gregory Beecroft** (British Railways), **Dave Evans** (Great West Community Forest) ;
- Pour le Luxembourg : **Paul Reimen** (Administration des Ponts et Chaussées - Division des Services Régionaux de la Voirie), **Jean-Paul Thill** (Ministère du Tourisme) ;
- Pour l'AEVV : **Anne Debras**, **Benoît Vermeiren** (Survey et Aménagement).

La coordination et l'animation ont été assurées par :

- Coordination générale : **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Animation : **Gilbert Perrin** (Chemins du Rail) ;
- Rédaction du compte-rendu : **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL).



9 SAMENVATTING

De groene wegen, verbindinginfrastructuur voorbehouden aan niet-gemotoriseerde gebruikers, zijn voornamelijk gebaseerd op ongebruikte oude spoorlijnen en op jaagpaden.

Met het oog op de inrichting ervan als groene weg, leek het ons dus nuttig om, door middel van rondetafelgesprekken, de balans op te maken van de recuperatie van deze infrastructuur in de landen en regio's die deelnemen aan het project REVER.

Om evidente organisatorische redenen werden rond deze twee infrastructuurtypes twee afzonderlijke rondetafelgesprekken gehouden.

Dit document heeft dus enkel betrekking op de recuperatie van gewezen spoorweglijnen voor de aanleg van groene wegen.

De belangrijkste onderwerpen die tijdens de eerste werkvergadering werden aangesneden, hadden te maken met de grondeigendom en de overdrachtmodaliteiten, de verschillende types partnerships die bestaan op het vlak van inrichting, onderhoud, signalisatie en promotie van de groene wegen.

Ook de problematiek van het samengaan met andere nog steeds in dienst zijnde wegen werd onderzocht.

Het beleid inzake de intermodaliteit tussen trein / fiets werd eveneens kort behandeld.

Deze informatie, verzameld en samengevat in een voorlopig document, heeft ons in staat gesteld tijdens een tweede vergadering samen aanbevelingspistes vast te leggen om meer rekening te laten houden met groene wegen.

Alle gegevens die tijdens deze werkdagen werden verzameld bij de verschillende deelnemers, werden samengevat in een thematische fiche. Die groepeerde op een duidelijke en bondige wijze de positie van de landen en regio's die deelnemen aan het project REVER.

De lezer kan zich dus een betrekkelijk nauwkeurig idee vormen van welke stappen gezet moeten worden, met welke actoren rekening gehouden moet worden bij de inrichting en het beheer van een groene weg, en dit in alle landen of regio's die deelnemen aan het project.

10 ZUSAMMENFASSUNG

Die Grünen Wege, Verkehrsinfrastrukturen für nicht-motorisierte Benutzer, gründen sich hauptsächlich auf ehemalige stillgelegte Eisenbahnstrecken und auf Treidelwege.

Im Hinblick auf ihre Umgestaltung zu Grünen Wegen erschien es uns nützlich, den Prozess der Wiederverwendung dieser Infrastrukturen in den Partnerländern und Partnerregionen des Projekts REVER im Rahmen eines Gesprächs am Runden Tisch zu resümieren.

Aus offenkundigen organisatorischen Gründen wurden diese beiden Typen von Infrastruktur an zwei getrennten Runden Tischen besprochen.

Das vorliegende Dokument befasst sich somit ausschließlich mit dem Prozess der Wiederverwendung der ehemaligen Eisenbahnstrecken als Grüne Wege.

Die Themen, die während der ersten Arbeitsbesprechung im Wesentlichen erörtert wurden, betrafen den Grundbesitz und die Übertragungsmodalitäten sowie die verschiedenen Partnerschaftstypen, die im Bereich der Umgestaltung, der Unterhaltung, der Beschilderung und der Förderung der Grünen Wege bestehen.

Die Problematik des Nebeneinanderbestehens von Grünen Wegen und Strecken, die noch in Betrieb sind, wurde ebenfalls untersucht.

Auch die Politik der gekoppelten Nutzung von Zug und Fahrrad wurde kurz besprochen.

Mit Hilfe dieser in einem vorläufigen Dokument gesammelten und zusammengefassten Informationen war es uns möglich, im Rahmen einer zweiten Besprechung die Gesamtheit der Anhaltspunkte für Empfehlungen, die das Bekanntwerden der Grünen Wege fördern sollen, herauszuarbeiten.

Alle Informationen, die die verschiedenen Teilnehmer während dieser Arbeitstage einbrachten, wurden in eine zusammenfassende thematische Darstellung aufgenommen. Diese beschreibt kurz und bündig die Position der Partnerländer und der Partnerregionen des Projekts REVER.

Der Leser bekommt somit eine relativ genaue Vorstellung davon, welche Schritte zu unternehmen sind und wieviele Akteure im gesamten Prozess der Einrichtung und der Verwaltung eines Grünen Weges in jedem Partnerland oder in jeder Partnerregion des Projekts zu berücksichtigen sind.



11 OBJECTIVE OF THE LEAFLET

In the context of setting up the REVER (REseau Vert EuRopéen - Greenways for Europe), the partners in the project have decided to exchange their experience as concerns recovery of abandoned railway lines and tow paths for use as greenways.

A round table was organized in Brussels for this purpose. As the infrastructures studied were relatively dissimilar, it was decided to split the round table into two parts, the first on abandoned railway lines and the second on old tow paths.

The first working day was scheduled for 29 January 2001. It essentially grouped representatives of partner countries and regions responsible for managing the former railway lines.

The objective of the day's meeting was to report on the current situation in each partner country and region concerned by this problem.

This was followed by another meeting organized on 5 March 2001 with the objective of determining the gist of recommendations to promote consideration of greenways on the basis of the information collected.

The data collected at these two meetings were grouped into a thematic report, which is far from an exhaustive summary of the various processes in existence, but which should allow everyone to get a fairly specific idea of the problems involved in setting up a future greenway on a former railway line.

12 PROCEDURES

12.1 What is the procedure for closing down a railway line and what are the trends as concerns this?

Although the procedures for closing down lines differ in the participating countries and regions, a common trend can be observed : the days when less profitable lines were simply abandoned have given way to a more prudent policy and a long-term reflection. The possibility of re-opening railway traffic on closed lines is now envisaged everywhere.

In **Belgium**, the procedure was as follows up to 1992 : the Board of Directors of the SNCB would agree to close down a line when it was used by very few passengers and the costs were disproportionate to receipts. The proposed shut-down of the line would then be submitted to the Interministerial Railway Committee. If the committee did not object, the Ministère des Communications would take the necessary steps to see that a Royal Decree was signed authorizing removal of the track. Since 1992, the SNCB has been bound by a management contract with the State that defines its public service assignment and imposes a certain passenger service at certain intervals. The SNCB has made a commitment no longer to remove tracks from abandoned lines. The current trend of the ministry in charge of the railways

on the contrary promotes re-opening of lines.

In **Ireland**, many lines were closed between 1952 and 1963 due to non-profitability. The decision to close them was taken by the national railway company with the agreement of the Ministry of Transport and the local authorities, and a law had to be voted in Parliament. Since 1963, the State Transport Company is entitled to close a line without the adoption of a law. After the line has been closed, the track must remain in place for 10 years. Currently, the railway company tends to re-open the abandoned lines.

In **the United Kingdom**, the Network Change Process takes the decision on whether or not to close a railway line when it is not a passenger line. It is managed by the Rail Regulator, an independent public body whose objective is to ensure that users are not jeopardized. If a private company wants to stop a passenger line, the franchise contract will be renegotiated by the Strategic Rail Authority who may ask another company to run the line. Certain abandoned lines could be re-opened in the future. Outfitting them as greenways would not prevent this potential conversion.

In **France**, the procedure for closing a line or a section of a line is initiated by the Réseau ferré de France (RFF) after consulting the regions, the other territorial authorities concerned, the Société nationale des Chemins de Fer (SNCF) (the national railways) and the Ministries of transport and of Defence. The line can be closed with or without removal of track and maintains the possibility of eventual re-opening of the line. Conversely, definitively removing a section from the network is an irreversible process that must be decided by a decree taken by the Prime Minister. Only after publication of the decree in the Official Journal can RFF either place at the disposal of the greenway manager lands and infrastructures by means of temporary occupancy agreement, or, after delisting of the public domain, carrying out their closure.

In **Luxembourg**, there is no longer question of closing railway lines.

We observe that the trend to abandon railway lines, which was essentially due to economic reasons, is now turning around. Currently, the authorities and the railways are considering the possibility of re-opening certain lines. Abandoning more lines is therefore no longer a question. Before converting abandoned lines into greenways, they should be the subject of a critical analysis to see if it is not appropriate to maintain them for re-opening in the future. Expensive reconversion into a greenway would indeed jeopardize that possibility.

12.2 What are the procedures for recognizing greenways and what institutions are involved?

Only Luxembourg and Wallonia have set up an official recognition of greenways. The institutions involved in managing these facilities vary from one country or region to another.

In **Luxembourg**, recognition is done by law. The institutions involved are the Ministères des Travaux publics, du Tourisme and de l'Agriculture.





The **Walloon Region** records the legal existence of greenways by ministerial decree. The Ministère de l'Équipement et des Transports is responsible for their management in collaboration with the Direction générale de l'aménagement du territoire.

In the **United Kingdom**, the Strategic Rail Authority decides the guidelines concerning maintenance and use of abandoned lines that it owns. The Department for Local Government, Transport and the Regions is in charge of bicycle and hiking paths.

In **France**, this policy is decided by the regions and by the Interministerial "Bicycle" Mission that includes the Ministère de la Jeunesse et des Sports, the Ministère de l'Environnement and the SNCF.

In **Brussels**, the Region and the SNCB are responsible.

In **Ireland**, the local authorities decide independently.



13 LAND OWNERSHIP AND TRANSFER TO THE MANAGING BODIES

13.1 Who owns the abandoned lines?

The situation as concerns ownership of the land carrying abandoned lines goes from almost total "privatization" to maintenance of the network of lines in the hands of the railways.

In the **United Kingdom**, **Ireland** and **Luxembourg**, most of the lines have been sold to private organizations or local authorities.

In **Wallonia**, on the contrary, most of the lines are still the property of the railways (SNCB). A few lines belong to the Region, a few sections to the municipal authorities and a few lots to private owners.

In **Brussels**, certain sections of L160 still belong to the SNCB and others were sold to the Region.

In **France**, RFF continues to own abandoned lines.

13.2 What are the procedures for transferring greenways to the bodies managing them?

The situation with regard to land ownership differs from one country or region to another, as has just been seen. Logically, the procedures for transfer of greenways are also different.

In the **United Kingdom** and in **Luxembourg**, abandoned railways are generally sold to the manager of the greenway, but other transfer procedures are possible.

In **Ireland**, the transfer procedures vary from case to case: annual lease or purchase for a symbolic amount when the manager is an association, purchase by the local authority if it so wishes.

In **Wallonia**, the lines belonging to the SNCB are in principle leased to the Region in a long-term lease for 99 years. When the line belongs to a municipality, it is either transferred to the Region free of charge or leased to it for 30 years. When it belongs to a private landlord, it is repurchased by the Region either by an

amicable agreement or after expropriation.

In **Brussels**, the Region has purchased part of the line abandoned by the SNCB and occupies the rest free of charge. In the long term, SNCB would like to sell that part to the Region as well. Management is provided by the Institut bruxellois de gestion de l'environnement (IBGE).

In **France**, RFF drafts a temporary occupancy agreement with the manager or transfers the real property of the line on the basis of an estimate made by the tax authorities.

13.3 What infrastructures are included in greenways?

All participants in the Round Table include the base and the infrastructures needed for maintenance in the greenway as part of the continuous infrastructure, but the width of the strip of land on either side and the architectural heritage may be treated in different ways.

For all participants, the platform and the embankment, as well as the various types of engineering works (bridges, tunnels, etc.) are an integral part of the greenway. This is also true for passenger and freight platforms, loading ramps and subways under the tracks, in any case as long as they have not been destroyed. In **Wallonia**, a case by case decision is made on what to do with loading ramps.

The railways maintain control over the subsoil to install optic fibres and other utilities in both **Wallonia** and **Ireland**. In **Brussels**, the subsoil of line L160 belongs either to the SNCB or to the Region depending on the section.

In the **United Kingdom**, and in **Ireland**, any excess land is generally sold before conversion.

In **Luxembourg** and in **France**, additional width on either side of the track is sold with the base, whether it is located in stations (secondary tracks, tracks for manoeuvring, or parking) or between them (former shelters, pumping stations, etc.). In **Wallonia** and in **Brussels**, the decision is taken after a case-by-case review.

What is done with architectural heritage along the railways (stations and stops, freight warehouses, locomotive hangers, workshops, stores, lamprooms, sanitary facilities, signalling stations, water towers, shelters, cottages, etc.) is generally decided case by case. Only the **United Kingdom** includes this heritage in the greenway, while giving the managing body the possibility to refuse it.

Small equipment (posts, signs and signals) is transferred to the body managing the greenway, except in **Ireland** where the railways remain the owner and can entrust it to the heritage service.



14 PARTNERSHIPS

All countries and all regions have set up partnerships for the planning and management of greenways, but the



partners involved vary from one case to another. The main difference seems to be the central role played by a ministry in Luxembourg and in Wallonia, whereas responsibilities are more decentralized and shared in the other countries and regions.

14.1 Who are the partners for equipping greenways ?

In **the United Kingdom**, the authority responsible is generally a local authority working in a partnership with the most involved agents.

In **Ireland**, greenways are equipped by the local authorities and by the railways. At times financing is also provided from the tourist sector.

In **France**, partnerships are mainly with regions and departments. Private financing can also contribute.

In **Luxembourg, Wallonia and Brussels**, the partners involved differ depending on the work that needs to be done. Outfitting of surfaces and engineering constructions plus road crossings are done by the Ponts et Chaussées in Luxembourg, by the Ministère de l'équipement et des transports in Wallonia and by local authorities or Administration de l'Équipement et des Déplacements in Brussels. The same services are responsible for rest areas in Wallonia and Brussels, whereas these are equipped by the municipalities in Luxembourg.

14.2 Who are the partners for maintaining greenways ?

In **Luxembourg**, day-to-day maintenance is provided by the municipal authorities as the law stipulates. If a municipal authority does not fulfil its obligation, the State can do the needed work and invoice it to the municipality. Heavy maintenance, however, is done by the State.

The same basic principle holds in **Wallonia**, where heavy maintenance is done by the Ministère de l'équipement et des transports, while daily maintenance is done by the municipalities using procedures set down in a convention. Currently, the Walloon Region asks the municipalities to conclude this kind of convention before it fits out the greenway.

In **Brussels**, general maintenance is provided by the Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement (IBGE).

In **the United Kingdom**, the partners responsible for maintaining the greenways vary with the agreements and the context.

In **Ireland**, this maintenance is done by local authorities.

In **France**, the municipalities and the regions are responsible.

14.3 Who are the partners for putting up signs ?

In **Luxembourg**, informational and safety signs are managed by the Ponts et Chaussées.

The corresponding body in **Wallonia**, the Ministère de

l'équipement et des transports, handles road signs for Walloon greenways. It also finances signs for tourism, which are done in collaboration with the Commissariat général au tourisme.

In **Brussels**, IBGE is responsible for signs.

Various partners are involved for **France and Ireland**.

14.4 Who are the partners for promoting greenways?

Promotion of greenways in **the United Kingdom** benefits from a Web site organized by the association Sustrans. Local tourist agencies and other publicity promotional organizations also take initiatives to encourage the use of these ways.

In **Ireland**, promotion is done by the tourist authorities, local organizations and other organizations in favour of greenways.

The Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement is responsible for promoting the greenway in **Brussels**, which does not exclude initiatives from associations like Pro-Vélo.

In **Luxembourg**, promotion is done by the Ministère du tourisme, the municipalities and partner associations.

In **Wallonia**, promotion of RAVeL is financed by the Ministère de l'équipement et des transports (MET) for an annual amount of Euros 250,000. The MET takes charge of this promotion in a partnership with the Commissariat Général au Tourisme and the RTBF (radio and television).

In **France**, the various partners include the departments and the regions, and more particularly their tourism committees, as well as the local authorities.

15 COMBINED TRANSPORT

15.1 What is the policy for connecting greenways to operational stations ?

The connections between greenways and operational stations seem to need improving in all countries and regions represented at the Round Table.

the United Kingdom deals with the question of the connection between stations and greenways case by case. There is a proposal for improving access to stations for cyclists and pedestrians, but it particularly concerns routes, mainly in town. This concerns greenways less.

All stations in **Luxembourg** can handle bicycles, but do not have specific facilities for this. Some bicycle path guides explain connections with railway stations.

In **Wallonia**, there are no signs for greenways in railway stations yet. The SNCB agreed to the principle of putting up signs, which will be decided case by case, in agreement with the Ministère de l'équipement et des transports.





In **Brussels**, the only greenway has an easy connection with the underground on both ends. This connection is posted on the greenway but not yet in the underground stations.

In **Ireland**, the connection between stations and greenways is generally quite difficult.

In **France**, the SNCF does not have the means to act as concerns connections between greenways and stations (generally, even the parvis in front of the station does not belong to the SNCF). These connections more specifically concern the municipalities.

15.2 What is the policy for combined train (or underground)/ bicycle transport?

The two main aspects of combined train/bicycle transport envisaged here are : transport of bicycles in trains and equipment made available to cyclists in stations.

Rules on transport of bicycles in trains vary in the 25 companies operating the railways in **the United Kingdom**. The companies that use old carriages equipped with a baggage compartment can accept bicycles free of charge, but more recent rolling stock generally does not have this kind of compartment. As concerns facilities, parking lots do exist near certain stations, but these are sometimes private initiatives. It should also be pointed out that a few stations offer bicycle rentals, which may even be free of charge for commuters.

In **Wallonia**, trains that have a baggage compartment can carry bicycles, without any limits on the time schedule for about 4 Euros. The station master can refuse to carry more than a certain number of bicycles, however. Moreover, the infrastructure does not always make it possible to reach the platform with a bicycle. As concerns parking, the current tendency is to offer unguarded parking lots. Like in **the United Kingdom**, bicycles can be rented in certain stations. With regard to promotion, the SNCB has put out a brochure on combined train/bicycle transport.

In **Luxembourg**, the price for transporting a bicycle by train is advantageous (about 1 Euro). All local trains can carry 5 to 6 bicycles and certain specially equipped trains can handle more. In stations, facilities like access ramps are beginning to develop. There is clear interest from the railways to favour combined train/bicycle transport.

The **Brussels** underground accepts two bicycles per platform exclusively during the weekend or after 7:00 p.m. This option is reserved to persons holding a special "pass". Currently there is no possibility to rent bicycles in stations, but there will be in the near future. In certain underground stations, guarded parking facilities are available for underground users.

In **Ireland**, transport of bicycles on intercity trains poses no problem. On urban trains, folding bicycles are preferred. The cost of transport is attractive. Large stations offer bicycle parking but not rentals. No information on combined train/bicycle transport is available.

In **France**, transport of bicycles is free of charge in most trains. Bicycle facilities will be provided on TGV (the ticket will cost 10 Euros). In certain trains on major lines there is room for 5 or 6 bicycles (the number is growing) and most regional trains also have a number of bicycle places. As concerns facilities, a study is being done to create a "ramp" to be adapted to existing stairs. The current trend, however, favours parking facilities and rental of bicycles in the stations rather than transport of bicycles by train. As concerns parking facilities, adjustable shelters using prepaid cards exist, and local authorities can dispose of a room in the stations. Combined train/bicycle transport is promoted by means of brochures published by the municipalities.

16 COHABITATION OF A GREENWAY WITH AN OPERATIONAL RAILWAY

Cohabitation between a greenway and an operational railway can take various forms : the greenway can be set up on a former double track, on the embankment of an operational line or on the surplus width along the line (former service path for example). For most participants, only the third solution really seems worth consideration.

16.1 Is it really feasible to set up a greenway on a former double track?

In **the United Kingdom**, the railways are generally quite narrow and the space available on a former double track is therefore often insufficient for a greenway. The separation between the two types of tracks must meet specific technical requirements such as high, and therefore expensive, barriers. Since some of the network is electrified, the risks of electrocution must also be considered. This concept should therefore be avoided. In practice, the only cases of cohabitation between a greenway and a railway concern tourist trains and not a main line railway.

In **Ireland**, all railways are fenced off, and therefore it is not possible to allow persons to walk along the tracks. Setting up a greenway alongside a tourist train line could be considered, however.

In **Wallonia**, the safety requirements are essentially the same along a tourist train line and along an operational line. This kind of cohabitation is therefore considered as something to be avoided in all cases. As an indication, the fence required to separate two types of traffic must be placed 2.60 m from the tracks and be 1.50 m high. Creating new railway crossings is prohibited, so that the greenway route would have to be diverted to use existing crossings, and railway installations (sign posts for example) would have to be protected or moved.

Luxembourg too considers that this kind of cohabitation should be an exception because of the high cost of setting up a greenway and the lack of comfort for its users. In addition, this solution is rarely possible because when tracks are removed from one of the two



lines, the remaining line is generally moved to the centre of the base and therefore takes up all the room.

Brussels shows the same hesitation with this concept for safety reasons, technical constraints and costs. The IBGE has mentioned that in the Site of Tour et Taxis project, putting in a greenway along an operational track is being studied.

In **France**, the concept is not accepted for safety reasons.

16.2 *Is it possible to set up a greenway on the embankment used for an operational railway?*

In **Wallonia**, there is no concrete example of a greenway on the embankment of an operational railway. This solution seems complicated because it would require stabilization of the embankment, in addition to the physical separation of the two tracks from the greenway. The technical realization would therefore probably be very expensive and could only be considered on very short sections.

In **Luxembourg**, this solution is only considered if the embankment has an additional base. This type of installation has been put in for a section of a greenway of about 6 km, but the cost price was more than euros 600,000 per km. The conclusions of feasibility studies are not very favourable to this technique.

the United Kingdom also considers that this solution can only be envisaged in exceptional cases.

In **Brussels**, the IBGE has been asked to do a feasibility study on this type of solution.

Ireland and **France** have no information on the subject.

16.3 *Would it be possible to set up a greenway on excess width of the base alongside an operational railway line?*

All participants consider that it is possible to put in a greenway on excess width of the base alongside an operational railway line (for example a former service path), as long as the necessary safety accommodations are made.

The IBGE considers that this solution is very appropriate for **Brussels**.

In **Wallonia**, various types of paths run along operational railway lines. Some of them were made to gain access to the land and therefore they can be used for

cars. The SNCB can impose the installation of safety equipment between the railway and the greenway.

For **the United Kingdom**, this solution may be possible, if the path can be far enough from the railway track.

For **Luxembourg**, the body outfitting the greenway is responsible for taking adequate safety measures.

17 APPENDICES

17.1 *Proposals of recommendations approved by the partners at the meeting of 5 march 2001.*

- Invite the authorities to create a coherent network of greenways giving special attention to abandoned railways which are an important, if not the only, element.
- In the context of the current trend to reconvert certain lines, we invite the authorities responsible for railways and for greenways to clarify the timetables where need be, so as to organize their respective works.
- In the interest of the creation of a coherent network of greenways, cooperation between the various partners seems desirable.
Nevertheless, as concerns the railway companies, cohabitation of a greenway with an operational railway line should be an exception in view of the cost, technical questions, safety and user comfort.
- Proposal to take the opportunity of major works on infrastructures (roads, motorways, TGV, suburban train networks, airports), reallocation or urban projects to set up greenways.
- Give the needed consideration to the combined transport aspect when thinking about mobility.
- Bicycles and public transport are natural partners with regard to parking facilities, transport of bicycles, connection of greenways and public transport, both as concerns a physical link and signs.
- Integrating the facilities corresponding to former railways (mileage indicators, posts, signs a.s.o.) into the greenways in a partnership with other institutions concerned such as protection of heritage, tourism, local authorities ... Participation





17.2 Participation

The following persons have participated in the round table :

- For Belgium : **Yves Chantrenne** (SNCB), **Michel Herfurth** (MET – Direction des routes et autoroutes - Région wallonne), **Pierre Jean Bertrand** (AED - Région de Bruxelles Capitale), **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- For France : **Gilles Durantet** (SNCF), **Odile Gillo** (RFF – Patrimoine) ;
- For Ireland : **Gregg Ryan** (Heritage Council), **Beatrice Kelly** (Heritage Council) ;
- For United Kingdom : **Gregory Beecroft** (British Railways), **Dave Evans** (Great West Community Forest) ;

- For Luxembourg : **Paul Reimen** (Administration des Ponts et Chaussées - Division des Services Régionaux de la Voirie), **Jean-Paul Thill** (Ministère du Tourisme) ;

- For EGWA : **Anne Debras**, **Benoît Vermeiren** (Survey et Aménagement).

Co-ordination and facilitation were provided by :

- General co-ordination : **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Facilitation : **Gilbert Perrin** (Chemins du Rail) ;
- Drafting of the report : **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL).



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/ 5^{ème} 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.envi-
ronnement.gouv.fr

Irlande - Ireland

Heritage Council

Beatrice KELLY,

Communication and Education Officer

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 VIAS VERDES

