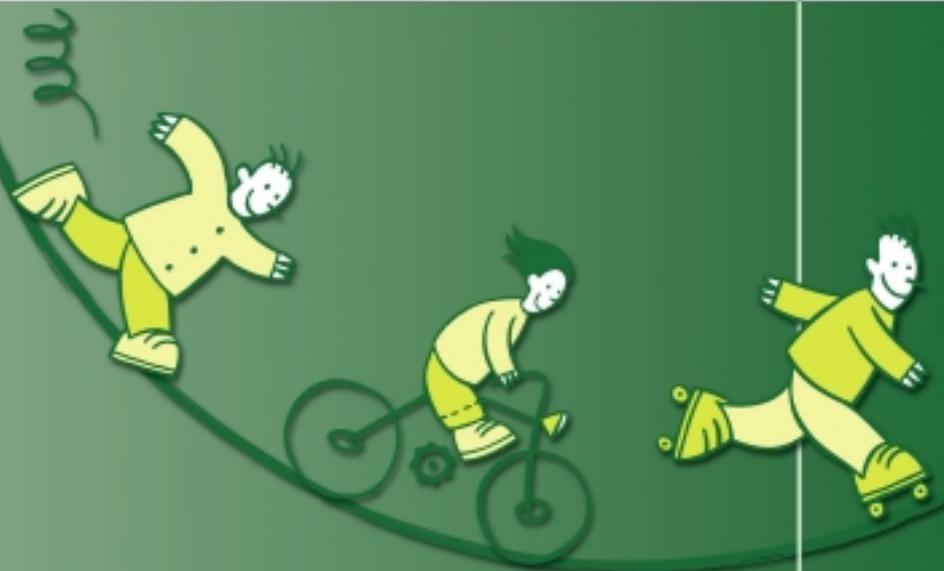




Réseau Vert Européen *Greenways for Europe*

Fiche technique 2b
Technical guidance note 2b



Récupération des chemins de halage

Recovery of paths alongside waterways

Abréviations -Abbreviations

- AEVV:** Association européenne des Voies vertes
DGATLP: Direction Générale de l'aménagement du territoire,
du logement et du patrimoine.
EGWA: European Greenways Association
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
VNF: Voies navigables de France.

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/2001/9452/4

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	Vocabulaire	3
3	Orientations générales	3
4	Mesures pour préserver la continuité des chemins de halage	4
5	Propriété foncière et modalités de transfert	4
5.1	Qui est propriétaire des chemins de halage ?	4
5.2	Quelles sont les modalités de transfert des voies vertes à leurs gestionnaires ?	4
5.3	Quelles infrastructures les voies vertes incluent-elles ?	4
6	Partenariats	5
6.1	Quels sont les partenaires pour l'aménagement des voies vertes ?	5
6.2	Quels sont les partenaires pour l'entretien des voies vertes ?	5
6.3	Quels sont les partenaires pour la signalisation ?	5
6.4	Quels sont les partenaires pour la sécurité sur les voies vertes ?	6
6.5	Quels sont les partenaires pour la promotion des voies vertes ?	6
6.6	Quels sont les partenaires pour les activités économiques liées aux voies navigables et aux voies vertes ?	6
7	Cohabitation des usagers	6
7.1	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les usagers des voies d'eau ?	6
7.2	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les agents des voies navigables ?	6
7.3	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les pêcheurs ?	7
7.4	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage entre eux ?	7
7.5	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les riverains ?	7
7.6	Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les entreprises riveraines ?	7
8	Note complémentaire concernant les plans d'eau	8
9	Annexes	8
9.1	Proposition de recommandations entérinées par les partenaires lors de la réunion du 6 mars 2001	8
9.2	Participation	8
10	Samenvatting	10
11	Zusammenfassung	10
12	Objective of the leaflet	11
13	Vocabulary of paths alongside waterways	11



14	General Information	11
15	Measures to maintain continuity of towpaths	12
16	Land ownership and procedures for its transfer	12
16.1	Who owns the towpaths ?	12
16.2	What are the procedures for transferring greenways to the bodies managing them ?	12
16.3	What infrastructures are included in the greenways ?	12
17	Partnerships	13
17.1	Who are the partners for implementing greenways ?	13
17.2	Who are the partners for maintaining greenways ?	13
17.3	Who are the partners for signage ?	13
17.4	Who are the partners for safety of greenways ?	13
17.5	Who are the partners for promoting greenways ?	14
17.6	Who are the partners for economic activities associated with navigable waterways and greenways ?	14
18	Cohabitation of users	14
18.1	What are the procedures for cohabitation of towpath users with users of the waterways ?	14
18.2	What are the procedures for cohabitation of towpath users with waterway agents ?	14
18.3	What are the procedures for cohabitation of towpath users with fishermen ?	14
18.4	What are the procedures for cohabitation of various types of towpaths users ?	15
18.5	What are the procedures of cohabitation of towpath users with persons living along the paths ?	15
18.6	What are the procedures for cohabitation of towpath users with waterway enterprises ?	15
19	additional note on reservoirs	15
20	Appendixes	16
20.1	Proposals of recommendations approved by the partners at the meeting of 6 march 2001.	16
20.2	Participation	16





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 30 janvier 2001. Elle regroupait essentiellement des représentants des pays et régions partenaires ayant la gestion des chemins de halage 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 6 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'un chemin de halage en voie verte.

2 VOCABULAIRE

Le terme le plus généralement utilisé pour désigner les infrastructures continues bordant les voies navigables est "chemin de halage" (c'est pourquoi il sera le seul utilisé dans la suite de ce document).

Au **Royaume-Uni**, le terme historique est "towing path" et la contre rive est appelée "off-side route". "Towpath" (chemin de halage) est un terme générique utilisé par tous.

En **Irlande**, les termes "towpath" (chemin de halage) et "maintenance strip" (chemin de service) sont tous deux utilisés. Il n'existe pas de terme spécifique pour désigner l'autre rive.

En **Wallonie**, la tendance est d'utiliser le terme "chemin de service", mais ce terme n'apparaît pas dans le Règlement général des voies navigables du Royaume, pas plus d'ailleurs que le terme "chemin de contre halage". Ce Règlement parle de "chemin de halage" ou de "servitude de halage" pour la rive où l'on tire les bateaux (pour certaines voies navigables, il peut s'agir des deux rives) et de "servitude de marchepied" pour

la rive opposée, où est prévue une zone non aedificandi de 3,25 m de large. Il est important de conserver le terme "chemin de halage" pour sa valeur patrimoniale.

En **France**, le terme "chemin de halage" est bien connu par la population. En langage technique, on parle de "chemin de service". La contre rive est dénommée "contre halage" mais il n'en existe plus beaucoup car elles n'ont pas été entretenues. La notion de "servitude de marchepied" existe également.

Dans la Région de **Bruxelles-Capitale**, on utilise couramment le terme de "chemin de halage". Cependant, de nombreux tronçons des anciens chemins de halage sont devenus des voiries ou des pistes cyclables.



3 ORIENTATIONS GÉNÉRALES

En **Wallonie**, la plupart des voies navigables sont toujours en service, que ce soit pour la navigation commerciale ou pour la navigation de loisirs. L'infrastructure utilisée comme voie verte est principalement constituée des anciens chemins de halage (devenus des chemins de service). Les grands itinéraires qui forment le "squelette" du réseau régional de voies vertes, le RAVeL, s'appuient essentiellement sur des chemins de halage. En général, une rive est reprise en voie verte; l'autre peut également l'être lorsque c'est possible.

A **Bruxelles**, tous les chemins de halage sont repris en voies vertes. Les usagers lents ne sont cependant pas autorisés à traverser les infrastructures portuaires.

Bien que toutes les voies d'eau soient potentiellement intéressantes en tant que voies vertes, la réglementation en **France** interdit actuellement la circulation des vélos sur les chemins de halage. Depuis peu, cependant, Voies navigables de France (VNF) a mis en place une politique d'accompagnement du schéma national de véloroutes et voies vertes, qui est d'ailleurs assez proche du réseau navigable français. Les ports autonomes ne sont pas concernés, VNF n'étant pas compétent dans ce domaine. La mise en place de voies vertes dépend surtout de la sensibilité des départements et régions et de leur volonté à initier des projets et à prendre leur part de responsabilités (en superposition de gestion).

Au **Royaume-Uni** et en **Irlande**, les voies d'eau ne sont généralement plus utilisées pour la navigation commerciale en raison de leur trop faible largeur par rapport aux tonnages actuels. Les anciens canaux ont donc principalement un intérêt patrimonial et historique, et l'aménagement des chemins de halage en "voies vertes" est considéré comme une solution intéressante pour préserver ces infrastructures. La configuration des lieux ne le permet cependant pas toujours, la largeur du chemin de halage étant souvent



insuffisante pour le passage des cyclistes (moins de 2 mètres sur certains tronçons).

Au **Royaume-Uni**, les chemins de halage ne sont pas encore reconnus comme voies vertes. Des partenariats avec les autorités locales ou avec d'autres acteurs peuvent contribuer au développement de voies vertes. Certaines voies navigables, avec leurs chemins de halage, ont été restaurées et sont devenues des zones récréatives.

En **Irlande**, les chemins de halage sont utilisés par les piétons et les pêcheurs. Il existe des sentiers de grande randonnée sur trois itinéraires de navigation. Ces sentiers ne sont en principe pas ouverts aux cyclistes, qui peuvent cependant obtenir occasionnellement un droit de passage. Heritage Council, organe consultatif en matière d'aménagement, considère les voies vertes comme un outil intéressant pour la protection des infrastructures de transport désaffectées dans tous leurs aspects, mais il n'existe encore aucune politique spécifique en matière de voies vertes.

4 MESURES POUR PRÉSERVER LA CONTINUITÉ DES CHEMINS DE HALAGE

Préserver la continuité des chemins de halage est essentiel pour assurer leur possible réaffectation en voies vertes. Le Royaume-Uni, l'Irlande, la Wallonie et Bruxelles disposent des moyens nécessaires pour assurer cette continuité, mais cela s'avère plus difficile en France.

Au **Royaume-Uni**, British Waterways s'assure que les chemins de halage soient maintenus et accessibles au public.

En **Wallonie**, la continuité est assurée au moins sur une rive, moyennant certains petits détournements au droit des quais de chargement qui ont une forte activité.

A **Bruxelles**, la voie verte est inscrite au plan d'affectation du sol, qui a valeur réglementaire.

Waterways Ireland préserve la continuité des chemins de halage en **Irlande**, mais pas nécessairement pour en faire d'éventuelles voies vertes. Heritage Council suggère aux autorités locales de faire des voies navigables désaffectées des lieux récréatifs comportant des voies vertes afin de protéger leur valeur patrimoniale.

En **France**, le réseau n'est pas forcément continu car il peut y avoir des différences d'intérêt pour ce type d'infrastructures selon les régions et les départements.

5 PROPRIÉTÉ FONCIÈRE ET MODALITÉS DE TRANSFERT

5.1 Qui est propriétaire des chemins de halage ?

Dans chacun des pays et régions participants, une insti-

tution unique est propriétaire de la totalité ou de la plus grande partie des voies navigables ou anciennement navigables.

Au **Royaume-Uni**, British Waterways est propriétaire du réseau national de canaux navigables en activité. Il travaille avec d'autres partenaires tels que Heritage Agency et les agences de tourisme.

La **Région wallonne** est propriétaire des voies navigables de son territoire et fixe la politique en matière de voies vertes.

A **Bruxelles**, le Port de Bruxelles est propriétaire de certains terrains, tandis que le reste est propriété de la Région. C'est cette dernière qui a la responsabilité des voies vertes.

Waterways Ireland est propriétaire de la plus grande part du réseau des voies navigables d'**Irlande**. Certains tronçons désaffectés appartiennent à la CIE, d'autres ont été vendus aux autorités locales ou à des propriétaires riverains.

En **France**, Voies navigables de France gère les voies navigables pour le compte de l'État et agit en tant que propriétaire. Les institutions impliquées dans la gestion des voies vertes sont les collectivités locales au niveau des départements et des régions.

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

L'institution propriétaire des chemins de halage en est aussi le gestionnaire principal, excepté en France. Des accords peuvent intervenir avec d'autres partenaires pour certains aspects de la gestion.

Au **Royaume-Uni**, il existe un accord de gestion entre British Waterways et les autorités locales qui assurent la gestion et l'entretien du halage. D'autres accords pourront être conclus dans le futur.

En **Wallonie** et à **Bruxelles**, la Région est à la fois propriétaire et gestionnaire de la voie navigable et de la voie verte. Certains tronçons sont remis en gestion aux ports autonomes.

Il n'existe pas de politique particulière liée aux voies vertes en **Irlande**. Dans le cas des sentiers de grande randonnée, Waterways Ireland est l'organisme compétent pour l'aménagement des chemins de halage.

En **France**, la solution adoptée est la superposition de gestion : VNF conserve la propriété du chemin de halage et le gestionnaire de la voie verte assume les responsabilités juridiques liées à l'usage de cette voie ainsi que l'entretien, la maintenance et la sécurité.

5.3 Quelles infrastructures les voies vertes incluent-elles ?

Les chemins de halage bordant les voies navigables ne peuvent pas toujours être utilisés comme voies vertes : ce constat est valable pour tous les pays et régions participants. Lorsqu'il existe une voie verte, les espaces annexes au chemin de halage sont généralement intégrés dans cette infrastructure.





Au **Royaume-Uni**, les chemins de halage sont pris en considération lorsque c'est possible. Les espaces annexes sont inclus dans les voies vertes bien qu'ils ne soient pas toujours sous l'autorité de British Waterways. La volonté est d'adopter une approche intégrée de l'environnement de la voie d'eau prenant en compte un large corridor de part et d'autre du canal. Tout le patrimoine lié à la voie navigable est inclus dans la voie verte, qu'il s'agisse des ponts, des aqueducs, des écluses ou même des bollards et des pavés.

En **Irlande**, il n'y a pas à proprement parler de voies vertes le long des voies navigables, mais l'infrastructure utilisée pour les chemins de randonnées pédestres inclut les chemins de halages. Lorsque les espaces annexes n'ont pas été vendus, ils sont intégrés dans ces sentiers de grande randonnée.

En **France**, en **Wallonie** et à **Bruxelles**, les chemins de halage peuvent également être combinés à des chemins ou trottoirs qui les prolongent en zone urbaine.

La voie verte comprend les aires de repos en **Wallonie** et à **Bruxelles**.

Il en va de même en **France** lorsque les espaces secondaires appartiennent au domaine fluvial public, ce qui n'est pas toujours le cas. Il peut arriver également que des espaces secondaires n'appartenant pas au domaine public soient intégrés dans la démarche. En règle générale, les aires de repos et de services trouvent place à proximité des écluses. Le patrimoine bâti n'est en principe pas inclus dans la voie verte, et le passage sur les portes d'écluse est interdit.

En **Wallonie**, le patrimoine bâti n'est pas repris dans les voies vertes. Le passage public est autorisé sur les portes de certaines écluses récentes qui comportent un garde-corps des deux côtés. Généralement, les portes des anciennes écluses ne permettent pas ce passage.

A **Bruxelles**, le sort du patrimoine bâti est décidé au cas par cas avec les partenaires locaux. Les traversées d'une rive à l'autre sont effectuées par des passerelles piétonnes/cyclistes lorsqu'elles existent.

6 PARTENARIATS

L'aménagement et la gestion du chemin de halage, qu'il soit ou non considéré comme "voie verte", sont principalement le fait de l'organisme qui en est propriétaire Au Royaume-Uni en Irlande, en Wallonie et à Bruxelles, même si des partenariats peuvent exister pour certains aspects de la gestion. A l'inverse, lorsque le halage est aménagé en voie verte, ce sont les gestionnaires de cette voie qui assument la plus grande part de ces responsabilités en France.

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

Au **Royaume-Uni**, British Waterways est généralement responsable de l'aménagement, même lorsque les

financements viennent d'ailleurs (sponsors). Certains travaux peuvent être effectués avec les autorités locales ou en partenariat avec d'autres agences.

En **Wallonie**, c'est le Ministère de l'équipement et des transports qui assure l'aménagement des voies vertes.

A **Bruxelles**, c'est l'Administration régionale de l'équipement et des déplacements.

En **Irlande**, les partenaires sont Waterways Ireland, les fédérations et les agences locales de tourisme ainsi que d'autres opérateurs touristiques locaux.

En **France**, l'organisme qui initie la voie verte en assure l'aménagement. Il peut s'agir d'une commune, d'un département ou d'une région. VNF peut être partenaire de l'étude préalable et /ou des investissements, par exemple en programmant des travaux de restructuration du canal dans un phasage homogène avec celui du projet de véloroute quand c'est possible.



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

L'entretien des voies vertes du **Royaume-Uni** est généralement géré par un partenariat dans lequel British Waterways prend en charge la plus grosse part du financement. Des fonds complémentaires peuvent être apportés par les autorités locales ou d'autres partenaires.

En **Irlande**, Waterways Ireland est responsable de l'entretien du chemin de halage et des berges, ce qui inclut l'entretien des sentiers de randonnées pédestres. Les autorités locales sont responsables des routes créées sur d'anciens chemins de halage, ainsi que de certaines zones communes.

En **France**, la collectivité gestionnaire de la voie verte assure l'entretien de tout ce qui est inclus dans l'emprise de la superposition de gestion. VNF garde la responsabilité de l'entretien des berges et des ouvrages d'art

En **Wallonie**, c'est le Ministère de l'équipement et des transports qui s'occupe de l'entretien. La collecte des immondices sur les futures aires de repos devra cependant être prise en charge par les communes.

A **Bruxelles**, le service responsable est l'Administration régionale de l'équipement et des déplacements.

6.3 Quels sont les partenaires pour la signalisation ?

Au **Royaume-Uni**, la signalisation est sous la responsabilité de British Waterways, qui travaille en partenariat avec une série d'organisations telles que SUS-TRANS, la Countryside Agency ou les autorités touristiques locales.

Waterways Ireland est responsable de la signalisation des sentiers de grandes randonnées le long des chemins de halage en **Irlande**.

En **Wallonie**, les responsables sont le Ministère de l'équipement et des transports et les autorités communales.



A **Bruxelles**, la signalisation est réalisée par l'Administration régionale de l'équipement et des déplacements.

En **France**, le gestionnaire de la voie verte prend en charge la signalisation réglementaire, mais VNF peut être un partenaire technique et financier pour des projets de signalisation touristique.

6.4 Quels sont les partenaires pour la sécurité sur les voies vertes ?

Dans tous les pays et régions partenaires, la sécurité est cogérée :

- au **Royaume-Uni**, par la police locale et les bureaux locaux de British Waterways;
- en **Irlande**, par la police locale et Waterways Ireland;
- en **Wallonie**, par la police fédérale et les agents assermentés du Ministère de l'équipement et des transports;
- en **France**, par la collectivité bénéficiaire de la superposition de gestion et par les services de l'État, qui restent responsables pour ce qui relève de leurs compétences strictes, notamment la police de l'eau.

6.5 Quels sont les partenaires pour la promotion des voies vertes ?

Le matériel de promotion (dépliants, cartes, guides) est réalisé par British Waterways au **Royaume-Uni**, par le Ministère de l'équipement et des transports en **Wallonie**, par l'Administration régionale de l'équipement et des déplacements à **Bruxelles**.

En **Irlande**, Waterways Ireland assure la promotion en partenariat avec les fédérations et les agences locales de tourisme et d'autres opérateurs touristiques locaux.

En **France**, la promotion est prise en charge par l'opérateur des voies vertes, mais VNF peut participer à certaines opérations. Les comités régionaux et départementaux du tourisme ainsi que les offices locaux du tourisme peuvent également être partenaires.

6.6 Quels sont les partenaires pour les activités économiques liées aux voies navigables et aux voies vertes ?

Au **Royaume-Uni**, British Waterways est compétent pour tout ce qui concerne l'activité économique car il doit assurer la rentabilité financière de son réseau. Dans certains cas, il est propriétaire des équipements et entreprises d'exploitation, dans d'autres cas ceux-ci appartiennent au secteur privé. Il existe des magasins flottants, des restaurants, des pubs, un musée des voies navigables. Certains bateaux ou bâtiments sont également loués pour un usage commercial.

En **Irlande**, l'exploitation économique est généralement le fait d'opérateurs privés et d'entreprises locales.

En **Wallonie** comme à **Bruxelles**, les activités économiques liées aux voies vertes sont plutôt rares pour

l'instant. Le premier partenaire possible est la commune; viennent ensuite le secteur privé via des concessions domaniales, les opérateurs touristiques et le réseau associatif local.

En **France**, VNF n'est pas forcément compétent pour créer et gérer des services de loisirs en dehors l'eau. Cependant, cet organisme souhaite mener une réflexion globale avec les opérateurs des véloroutes et des voies vertes au moment des études de faisabilité, de manière à "mutualiser" les équipements destinés aux cyclistes et ceux prévus pour les navigants (haltes nautiques, ports de plaisance, etc.). Les investisseurs économiques peuvent être privés ou publics.

7 COHABITATION DES USAGERS

Sur le continent, les fleuves et canaux sont toujours utilisés pour le transport commercial. De plus, les chemins de halage ont souvent une largeur supérieure à 3 mètres et sont donc parcourus par différents types d'utilisateurs, dont certains ont parfois des intérêts divergents. Il existe donc davantage de problèmes de cohabitation qu'en Irlande et au Royaume-Uni, où la faible largeur des canaux ne permet plus la navigation commerciale et où les chemins de halage sont plus étroits.

7.1 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les usagers des voies d'eau ?

Pour British Waterways, au **Royaume-Uni**, il est important de garder un équilibre entre la vie sauvage, les usagers de la voie d'eau et ceux des chemins de halage. L'amarrage des bateaux s'effectue dans les endroits les plus appropriés pour éviter les conflits. Il existe une licence spécifique d'amarrage pour les bateaux-logements.

En **Irlande**, il y a occasionnellement des conflits entre les bateliers et les pêcheurs ou les chasseurs illicites de canards.

En **Wallonie**, les seuls conflits entre usagers des voies vertes et usagers des voies d'eau sont liés à l'utilisation de véhicules motorisés sur la voie verte par les bateliers ou par leurs fournisseurs. Les bateaux-logements devraient s'amarrer de préférence près des points d'accès direct à la voirie.

La situation est identique en **France**.

A **Bruxelles**, les problèmes devraient être résolus au travers des itinéraires cyclables régionaux.

7.2 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les agents des voies navigables ?

Les chemins de halage du **Royaume-Uni** ne sont généralement pas utilisés par des véhicules car soit la largeur est insuffisante, soit c'est interdit. L'essentiel de l'entretien se fait donc par la voie d'eau.

Waterways Ireland utilise des tracteurs pour l'entre-





tien des chemins de halage en **Irlande**, mais les éclusiers doivent parfois utiliser un vélomoteur ou une bicyclette.

En **Wallonie**, les chemins de halage ont généralement une largeur supérieure à 3 m. De nombreux véhicules de service peuvent donc les emprunter (il s'agit notamment de ceux des agents du Ministère de l'équipement et des transports ou d'autres administrations concernées).

La situation est la même à **Bruxelles**, excepté à l'intérieur du bâti urbain où il n'y a généralement pas de conflit car la voie verte est devenue le trottoir d'une voirie parallèle.

En **France**, bien que VNF ait en principe l'usage exclusif des chemins de halage, on va vers une situation de cohabitation, de nombreux autres types d'utilisateurs étant autorisés à y circuler. Les agents VNF ont cependant priorité.

7.3 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les pêcheurs ?

Au **Royaume-Uni**, les canaux dont British Waterways est propriétaire sont très fréquentés par les pêcheurs. Des pêcheurs professionnels sont d'ailleurs employés pour aider à la gestion et à la promotion de la pêche. Un code de bonne conduite encourage un comportement responsable des pêcheurs envers les autres usagers du chemin de halage.

En **Irlande**, la situation actuelle privilégie le piéton et le pêcheur.

En **Wallonie**, le MET ne délivre en principe plus d'autorisation de circuler pour les véhicules des pêcheurs (le problème de la circulation des pêcheurs handicapés est à l'étude). Le règlement relatif à la circulation sur les chemins de halage précise que la canne à pêche ne peut pas entraver la circulation.

En **France**, une convention a été signée entre VNF et la Fédération nationale des associations de pêcheurs.

7.4 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage entre eux ?

Au **Royaume-Uni**, le problème principal est la vitesse excessive de certains cyclistes, surtout dans les zones urbaines où le chemin de halage est bien aménagé. Des aménagements forçant ces cyclistes à ralentir doivent parfois être mis en place. Chaque cycliste doit avoir un permis de circuler accordé par British Waterways; ce permis s'accompagne d'un code de bonne conduite. Des forums d'utilisateurs sont fréquemment organisés. Un projet national "Accès pour tous" vise à promouvoir l'accès des chemins de halage aux handicapés. Les cavaliers font occasionnellement pression pour pouvoir utiliser ces chemins.

En **Irlande**, on rencontre les mêmes problèmes de vitesse des cyclistes en ville et de cohabitation avec les cavaliers en zone rurale. Ni les cyclistes, ni les cavaliers ne sont cependant officiellement autorisés à emprunter les chemins de halage.

A **Bruxelles**, des panneaux de signalisation réservant le passage aux piétons et aux cyclistes (panneaux reconnus par le Code de la route) sont mis en place sur l'ensemble des chemins de halage. A l'avenir, toutes les voies vertes seront équipées de ce type de panneaux.

En **Wallonie**, les plus gros problèmes sont liés aux cyclotouristes qui roulent à une vitesse excessive. Les cavaliers ne sont pas autorisés à utiliser le RAVeL, sauf s'il existe des espaces herbeux d'une largeur suffisante. Les mêmes panneaux qu'en Région bruxelloise sont utilisés.

En **France**, les problèmes sont liés à la vitesse de certains cyclistes et à la largeur insuffisante de certaines véloroutes/voies vertes pour les groupes de cyclotouristes. Le cavalier n'est pas admis sur le chemin de halage, sauf sous conditions strictes d'aménagement technique.

7.5 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les riverains ?

Au **Royaume-Uni**, la plupart des maisons éclusières sont accessible en voiture. Lorsque ces maisons sont éloignées d'un accès routier, la solution préconisée est de garer sa voiture et de continuer à pied.

En **Irlande**, sur certains tronçons des canaux, le chemin de halage a été aménagé en voirie et est à charge des autorités locales.

Sauf exception, il n'y a plus en **Wallonie** de délivrance de permis pour construire de nouvelles habitations aux abords d'un chemin de halage s'il n'y a pas d'autre accès carrossable prévu. Cependant, il faut bien autoriser l'accès aux occupants et fournisseurs des habitations existantes. Lorsque la circulation devient trop importante, le chemin de halage est remis à la commune et devient une voirie communale.

La situation est identique à **Bruxelles** excepté sur un point : il n'y a pas remise en gestion à la commune, mais réalisation d'une séparation physique entre les différents usagers.

La régularisation des accès aux habitations se fait en **France** par superposition de gestion avec la commune. La desserte de nouvelles constructions n'est pas autorisée. Les riverains des maisons éclusières ont un statut prioritaire.

7.6 Quelles sont les modalités de cohabitation des usagers des chemins de halage avec les entreprises riveraines ?

La plupart des voies navigables du **Royaume-Uni** sont plus utilisées pour la navigation commerciale. Lorsque c'est nécessaire, des liens entre la voie d'eau et le chemin de halage sont maintenus.

Il n'y a plus de compagnies de transport de marchandises qui utilisent les canaux en **Irlande**. Il n'y a pas de conflits entre usagers des chemins de halage et entreprises riveraines.



En **Wallonie**, la voie verte n'a pas priorité sur la fonction économique. Lorsqu'il existe une entreprise riveraine, le Ministère de l'équipement et des transports maintient en principe une zone de servitude pour le passage des usagers lents, mais parfois cette servitude n'existe plus en pratique. De manière générale, s'il existe une entreprise importante en zone portuaire sur la rive prioritaire de la voie verte, cette dernière est détournée. Si la zone portuaire est de faible importance, l'entreprise doit respecter certaines conditions de sécurité et de propreté sur le site de chargement de manière à permettre le passage des usagers de la voie verte. Sur l'autre rive, il peut y avoir une interdiction formelle de passage des usagers lents.

La situation est identique à **Bruxelles**.

Les entreprises qui utilisent la voie d'eau en **France** sont prioritaires par rapport à tout autre usager. S'il existe une concession portuaire, l'emprise du chemin de halage disparaît et un contournement doit être trouvé.

8 NOTE COMPLÉMENTAIRE CONCERNANT LES PLANS D'EAU

Il existe au **Royaume-Uni** 90 réservoirs gérés par British Waterways, qui fournissent l'eau aux canaux. Certains sont aménagés en zone de loisirs. L'accès des marcheurs et des pêcheurs est favorisé lorsque c'est possible, excepté lorsqu'il s'agit de zones protégées.

En **Irlande**, il n'existe pas de réservoirs pour alimenter les canaux. Dans le "système fluvial du Shannon" incluant les lacs, Waterways Ireland est responsable uniquement de la navigation.

En **France**, il existe de grands barrages-réservoirs appartenant au domaine public fluvial. Un certain nombre d'entre eux sont aménagés en zones de loisirs par les collectivités locales via une superposition de gestion. Les barrages hydroélectriques ne sont pas gérés par VNF et les éventuelles autorisations de franchissement doivent donc être soumises à l'accord de leur gestionnaire (EDF, CNR, etc.).

En **Wallonie**, le Ministère de l'équipement et des transports réalise autour des grands barrages des chemins de services dont certains sont reconnus comme voies vertes.

9 ANNEXES

9.1 Proposition de recommandations entérinées par les partenaires lors de la réunion du 6 mars 2001.

- Garantir et favoriser la continuité des voies vertes, principalement transfrontalière pour les différentes catégories d'usagers déterminés.
- Privilégier, pour les usagers de la voie d'eau, des aires de stationnement de bateaux marchands ou

de logement les plus proches possibles des voiries d'accès au halage.

- Privilégier pour les pêcheurs :
 - a) des emplacements de pêche qui leur sont réservés et qui n'interfèrent pas avec les usagers de la voie verte;
 - b) l'aménagement de parkings à proximité des voiries d'accès au halage.
- Développer des guides de bonnes pratiques, des actions de sensibilisation et d'éducation à l'attention de tous les usagers terrestres de la voie d'eau.
- Favoriser une culture d'accueil des agents d'exploitation de la voie d'eau auprès des usagers, notamment terrestres.
- Privilégier l'établissement de conventions avec les fédérations de cyclistes et de pêcheurs.
- Promouvoir des lieux de concertation et d'échanges d'idées sur l'utilisation des chemins de halage en général impliquant les gestionnaires de la voie d'eau et de la voie verte, les usagers de la voie d'eau, les usagers de la voie verte, les riverains, les entreprises, etc.
- Engager un partenariat avec les entreprises riveraines, en vue de l'installation par l'opérateur de la voie verte, de dispositifs appropriés pour la sécurisation des usagers non motorisés. Ces dispositifs ne devant pas entraver le fonctionnement de l'entreprise.
- Encourager le développement d'une économie de proximité, dans l'esprit d'un développement durable, aux abords de la voie d'eau bénéficiant de la présence complémentaire des usagers de la voie d'eau et des usagers de la voie verte.
- Intégrer, dans l'aménagement de la voie verte, le patrimoine propre aux voies navigables s'il n'est pas inclus dans la voie d'eau en service.
- Aménager les voies vertes dans un concept de corridor englobant d'autres espaces annexes même s'ils ne sont pas publics.
- Lorsque la nécessité conduit à devoir transformer le halage en voirie pour automobiles, veiller à l'intégration des usagers lents.

9.2 Participation

Ont participé à la table ronde

- Pour la Belgique : **Jean Louis Libotte** (MET – Direction des Voies Hydraulique-Région wallonne), **Philippe Matthis** (Port de Bruxelles -Cellule mobilité), **Nathalie Schildwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Pour la France : **Gilles Fourt** (VNF), **Michelle Burnet** (VNF) ;
- Pour le Royaume-Uni : **Roger Butler** (British Waterways), **Dave Evans** (Great West Community Forest) ;



- 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).



10 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 jaagpaden 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 weggebruikers werd onderzocht.

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.

11 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 von Gesprächen 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 Treidelwege 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 der gleichzeitigen Nutzung durch andere Nutzer wurde ebenfalls untersucht.

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.





12 OBJECTIVE OF THE LEAFLET.

In the context of setting up the REVER (European Greenway Network), the partners in the project have decided to exchange their experience as concerns recovery of abandoned railway lines and tow paths for use as green ways.

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 tow paths.

The first working day was scheduled for 30 January 2001. It essentially grouped representatives of partner countries and regions responsible for managing tow paths.

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 6 March 2001 for the purpose 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 tow path.

13 VOCABULARY OF PATHS ALONGSIDE WATERWAYS

The term most broadly used to refer to continuous infrastructures alongside inland waterways is "towpath" (which is why we will use it throughout this document).

In the **United Kingdom**, the historical term is "towing path" and the path on the other bank is referred to as the "offside route". "Towpath" (chemin de halage) is a generic term used by all.

In **Ireland**, the expressions "towpath" (chemin de halage) and "maintenance strip" (chemin de service) are both used. There is no specific term referring to the opposite bank.

In **Wallonia**, the term "chemin de service", tends to be used but this expression is not found in the "Règlement général des voies navigables du Royaume", nor is the expression "chemin de contre-halage". The Regulations use the words "chemin de halage" or "servitude de halage" for the bank on which boats are towed (which may be both banks on certain waterways) and "servitude de marchepied" for the opposite bank on which a non aedificandi zone of 3.25 m wide is stipulated. It is important to maintain the use of the term "chemin de halage" for its historical value.

In **France**, the expression "chemin de halage" is well known to the population. Technically speaking, the term used is "chemin de service". The minimum width of the towpath as defined by the "code du domaine public fluvial" is 9,75 meters. The offside route is called "contre-halage", its width is 3,25 meters. The state of the offside route is variable because it is not always maintained.

In the **Brussels-Capital** Region, the expression "chemin de halage" is very commonly used. Many sections of former towpaths have become roads or bike paths, however.

14 GENERAL INFORMATION

In **Wallonia**, most of the inland waterways are still operational, whether for commercial navigation or for leisure use. The infrastructure used as greenways mainly consists of former towpaths (which have become maintenance strips). The major itineraries which have become the "backbone" of the regional greenway network, RAVeL, are essentially based on towpaths. Generally one bank is used for a greenway; the other bank may be a greenway as well when this is possible.

In **Brussels**, all towpaths are used as greenways. Non-motorized users are not authorized to cross the port infrastructure, however.

Although all waterways are potentially interesting as greenways, regulations in **France** currently prohibit bicycles on the towpaths. Recently, however, the Voies navigables de France (VNF) has set up a policy to accompany the national bicycle route and greenway scheme, which is actually quite close to the French waterway network. Independent ports are not concerned as VNF does not have authority in this field. The installation of greenways above all depends on the awareness of departments and regions and their willingness to initiate projects and to share the responsibilities for them (by signing management agreement with the State after the countersignature by VNF).

In the **United Kingdom** and in **Ireland**, waterways are generally no longer used for commercial navigation, due to their narrow width as compared to modern barges. The value of old canals is therefore historical and as heritage above all, and their reconversion into greenways is considered an advantageous solution to maintain these infrastructures. The lay of the land does not always make it possible to use bicycles however, as the towpath may be too narrow (less than 2 m wide in certain sections).

In the **United Kingdom**, towpaths are not yet recognized as greenways. Partnerships with the local authorities or with other agents can contribute to the development of greenways. Certain waterways, with their towpaths have been restored and have become recreational areas.

In **Ireland**, towpaths are used by pedestrians and



fishermen. There are hiking paths along three waterway itineraries. These paths are not open to cyclists in principle. Heritage Council considers that greenways are a means of protecting all aspects of abandoned transport infrastructures but there is still no specific greenway policy.

15 MEASURES TO MAINTAIN CONTINUITY OF TOWPATHS

Maintaining the continuity of towpaths is essential to ensure their possible conversion into greenways. The United Kingdom, Ireland, Wallonia and Brussels have the necessary means to ensure this continuity, but the question is more difficult in France.

In the **United Kingdom**, British Waterways ensures that towpaths are maintained and are accessible to the public.

In **Wallonia**, continuity is ensured on at least one bank, albeit with certain minor detours around highly active loading bays.

In **Brussels**, the greenway is registered on the land-use plan, which has regulatory status.

Waterways Ireland maintains continuity of towpaths in **Ireland**, but not to reconvert them into greenways. Heritage Council has suggested to the local authorities that abandoned waterways should be made into recreational areas including greenways in order to protect their value as heritage.

In **France**, the network is not necessarily continuous because there may be varying interest for this type of infrastructure in the different regions and departments.

16 LAND OWNERSHIP AND PROCEDURES FOR ITS TRANSFER

16.1 Who owns the towpaths?

In each of the participating countries and regions, a single institution is the owner of all or most of the currently or formerly navigable waterways.

In the **United Kingdom**, British Waterways owns the national network of operational inland waterways. It works with other partners such as the Countryside Agency and tourist agencies.

The **Walloon Region** owns the waterways on its territory and sets the policy as concerns greenways.

In **Brussels**, the Port of Brussels is the owner of some lots, and the rest belongs to the Region. The Region is the authority responsible for greenways.

Waterways Ireland is the owner of most of the inland waterway network in **Ireland**. Certain abandoned sections belong to the CIE, and others have been sold to the local authorities or private landholders on the banks.

In **France**, Voies navigables de France manages the waterways on behalf of the State and acts as the landlord. The institutions involved in the management of greenways are the territorial authorities and especially the Departments. The Regions can draw up regional greenways and cyclerooutes plans in partnership with the State.

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

The institution that owns the towpaths is also the main management body, except in France. Agreements may be made with other partners for certain aspects of management.

In the **United Kingdom**, a management agreement has been concluded by British Waterways and the local authorities which ensures management and maintenance of the towpaths. Other agreements may be concluded in the future.

In **Wallonia** and in **Brussels**, the Region is both the owner and the manager of navigable waterways and greenways. Management of certain sections may have been turned over to independent port authorities.

There is no particular policy associated with greenways in **Ireland**. For hiking paths, Waterways Ireland is the body responsible for fitting out the towpaths.

In **France**, the solution adopted is one of differing levels of management: VNF maintains ownership of the towpaths, while the managing body for the greenways has the legal responsibilities associated with the new users generated by the path as well as providing upkeep, maintenance and safety.

16.3 What infrastructures are included in the greenways?

The towpaths bordering on waterways cannot always be used as greenways: this observation is valid for all participating countries and regions. When a greenway exists, the areas annexed to the towpath are generally integrated into that infrastructure.

In the **United Kingdom**, towpaths are taken into consideration whenever that is possible. The areas around them are included in the greenways although they do not always fall under the authority of British Waterways. There is an effort to adopt an integrated approach to the environment around the waterway by taking account of broad strip on either side of the canal. All the components of the heritage associated with the waterway are included in the greenway: bridges, aqueducts, locks or even bollards and cobblestones.

In **Ireland**, there are no greenways as such alongside waterways, but the infrastructure used for hiking paths includes towpaths. When the areas around them have not been sold, they are integrated into the hiking paths.

In **France**, **Wallonia** and **Brussels**, towpaths can also be combined with paths or pavement extending them into the urban area.





The greenways include rest areas in **Wallonia** and in **Brussels**.

This is also true in **France** when secondary areas belong to the public waterways, which is not always the case. Secondary areas which do not belong to the public domain may also be integrated. As a general rule, rest and service areas are located near locks. In principle, the architectural heritage is not part of the greenway, and crossing over lock gates and their surrounding areas is prohibited.

In **Wallonia**, the architectural heritage is not included in the greenways. Public passage is authorized over the gates of certain more recent locks which have railing on both sides. Generally, it is not possible to cross over the gates of older locks.

In **Brussels**, the fate of architectural heritage is decided case by case with the local partners. Crossing from one bank to the other is done over foot/bike bridges when they exist.



17 PARTNERSHIPS

Reconversion and management of towpaths, whether they are considered as greenways or not, is mainly done by the body that owns them in the United Kingdom, Ireland, Wallonia and Brussels, although partnerships may exist for certain aspects of that management. Conversely, when a towpath is fitted out as a greenway, the managers of the path take on most of these responsibilities in France.

17.1 Who are the partners for implementing greenways?

In the **United Kingdom**, British Waterways is generally responsible for putting in the greenway, even when financing comes from elsewhere (sponsors). Some works may be done with the local authorities in a partnership or with other agencies.

In **Wallonia**, the Ministère de l'équipement et des transports (MET) outfits the greenways.

In **Brussels**, the Administration régionale de l'équipement et des déplacements is responsible for this.

In **Ireland**, the partners are Waterways Ireland, the tourism federations, local tourist agencies and other local tourism operators.

In **France**, the body that initiates the greenway is responsible for implementation and management. This may be a municipality or, a department. VNF can be a partner in the initial study and/or the investments, for example by programming work to restructure the canal in the same phase as a bicycle path project where these works have been considered essential for management of the waterway and that they would have been scheduled otherwise.

17.2 Who are the partners for maintaining greenways?

Maintenance of greenways in the **United Kingdom** is generally managed in a partnership in which British Waterways takes charge of the major part of the financing. The additional funds can be contributed by the local authorities or other partners.

In **Ireland**, Waterways Ireland is responsible for maintaining the towpaths and the banks, which includes maintenance of hiking paths. The local authorities are responsible for the roads created on former towpaths, and certain common areas.

In **France**, the local authority managing the greenway provides maintenance of everything included under its level of management. VNF continues to be responsible for maintaining the banks and any engineering structures.

In **Wallonia**, the Ministère de l'équipement et des transports takes care of maintenance. The municipal authorities are responsible for collecting rubbish on future rest areas, however.

In **Brussels**, the service responsible is the Administration régionale de l'équipement et des déplacements.

17.3 Who are the partners for signage?

In the **United Kingdom**, signalling is the responsibility of British Waterways, which works in a partnership with a series of organizations such as Sustrans, the Countryside Agency or local tourist offices.

Waterways Ireland is responsible for posting signs along hiking paths and towpaths in **Ireland**.

In **Wallonia**, the bodies in charge of this are the Ministère de l'équipement et des transports and the municipal authorities.

In **Brussels**, signs are done by the Administration régionale de l'équipement et des déplacements.

In **France**, the body managing the greenway takes charge of regulation signs, but the VNF can be a technical and financial partner for projects on signs for tourists. VNF developed a national charter for signing its network in order to guarantee the coherence of the image of the institution. This charter is used in reference to all the operations of signage on the VNF domain.

17.4 Who are the partners for safety of greenways?

In all partner countries and regions, safety is co-managed by:

- In the **United Kingdom**, the local police and the local offices of British Waterways;
- In **Ireland**, the local police and Waterways Ireland;
- In **Wallonia**, the federal police and sworn officers of the Ministère de l'équipement et des transports;
- In **France**, by the organisation responsible for the management agreement and by State services, who



keep their relevant responsibilities, particularly the water police. The policing of the Conservation du domaine is ensured for the account of VNF by the services of the State.

17.5 Who are the partners for promoting greenways?

The promotional material (brochures, maps, guides) is done by British Waterways in the **United Kingdom**, by the Ministère de l'équipement et des transports in **Wallonia**, by the Administration régionale de l'équipement et des déplacements in **Brussels**.

In **Ireland**, Waterways Ireland handles promotion in a partnership with the tourism federations, local tourist agencies and other local tourism operators.

In **France**, promotion is taken in charge by the greenway operator, but VNF may participate as a local development partner in certain operations. The regional and departmental tourism committees and the local tourist offices can also be partners.

17.6 Who are the partners for economic activities associated with navigable waterways and greenways?

In the **United Kingdom**, British Waterways are competent for anything concerning economic activity because they must ensure the financial viability of the network. In certain cases, they are the owner of the facilities and the operating enterprises, and in other cases, these belong to the private sector. There are floating stores, restaurants, pubs and a museum of navigable waterways. Some boats or buildings are also rented for commercial use.

In **Ireland**, economic exploitation is generally done by private operators and local enterprises.

In **Wallonia** like in **Brussels**, economic activities related to greenways are relatively rare for the moment. The first potential partner is the municipality and then the private sector by means of concessions, tourist operators and the local network of associations.

In **France**, VNF is not competent for creating and managing recreational services. This organization favours an overall reflection with bicycle path and greenway operators, at the time of the feasibility studies, however, to find a "mutual" solution for facilities intended for cyclists and those planned for those using the waterways (stops along the water, yachting resorts, etc.). Economic investors can be private or public.

18 COHABITATION OF USERS

On the continent, rivers and canals are still used for commercial transport. In addition, towpaths are often more than 3 m wide and therefore are travelled by various types of users, some of whom may have diverging interests. For this reason, there are more cohabitation problems than in Ireland and the United Kingdom, where the small width of the canals no longer allows for commercial navigation and the towpaths are narrower.

18.1 What are the procedures for cohabitation of towpath users with users of the waterways?

For British Waterways, in the **United Kingdom**, it is important to maintain a balance between wildlife, users of the waterway and those of the towpath. Boats are docked in the most appropriate places to avoid conflicts. There is a specific mooring licence for houseboats.

In **Ireland**, there are occasional conflicts between barges and fishermen or unauthorized duck hunters.

In **Wallonia**, the only conflicts between greenway users and water way users are related to the use of motor vehicles on the greenways by boatmen or their suppliers. Houseboats should moor preferably near direct access to the roadways.

This situation is the same in **France**.

In **Brussels**, problems should be solved by means of regional cycling itineraries.

18.2 What are the procedures for cohabitation of towpath users with waterway agents?

Towpaths in the **United Kingdom** are not generally used by vehicles, either because they are not wide enough or because this is prohibited. For this reason most maintenance is done by means of the waterway.

Waterways Ireland uses tractors to maintain the towpaths in **Ireland**, but lockkeepers must sometimes use a motorcycle or a bicycle.

In **Wallonia**, the towpaths are generally more than 3 m wide, which means that many service vehicles can use them (particularly those of officers of the Ministère de l'équipement et des transports or other administrations concerned).

The situation is the same in **Brussels**, except within the built up urban area where generally there is no conflict with a greenway which serves as an alternative walkway alongside the roads.

In **France**, when there is not differing levels management agreement, VNF has exclusive use of towpaths (the one allowed users are pedestrians. In the case of there is a differing levels management agreement, VNF agents retain right of way.

VNF is however aware that the presence of vehicles of service on a path open to cyclists can be badly perceived; therefore the services concerned try as they can to equip the vehicles by a particular indication. This indication make it possible to better comprehensible and thus better make accept with the users presence of the technical teams on the towpath.

18.3 What are the procedures for cohabitation of towpath users with fishermen?

In the **United Kingdom**, the canals owned by British Waterways are very popular with fishermen. Professional fishermen are even employed to help manage and promote fishing. A good conduct code encourages responsible behaviour of fishermen with





regard to other users of the towpath.

In **Ireland**, the current situation gives precedence to pedestrians and fishermen.

In **Wallonia**, in principle the MET does no longer issue authorizations to use vehicles for fishermen (the problem of disabled fishermen is now being studied). Regulations on traffic on towpaths specifies that fishing poles cannot constitute an obstacle to traffic.

In **France**, an agreement has been concluded between VNF and the national federation of fishermen's associations. Thanks to a constructive dialogue, the partnership agreement makes it possible to take into account the concerns of each one.

18.4 What are the procedures for cohabitation of various types of towpaths users?

In the **United Kingdom**, the main problem is the excessive speed of certain cyclists, particularly in urban areas where the towpaths are well surfaced. Devices to force cyclists to slow down must be put in at times. Every cyclist must have a permit to use the paths issued by British Waterways; this permit comes with a good conduct code. User forums are organized frequently. A national project "Access for All" tries to promote access to towpaths for the disabled. Horseback riders occasionally lobby to be allowed to use these paths.

In **Ireland**, the same problems of speeding cyclists arise in towns and cohabitation with horses in rural areas, despite the fact that neither cyclists nor horses are officially authorized to use towpaths.

In **Brussels**, signs reserving paths for pedestrians and cyclists (signs officially recognized in the highway code) are set up all over the towpaths. In the future, all greenways will be equipped with these signs.

In **Wallonia**, the main problems have to do with touring cyclists riding at excessive speed. Horseback riders are not authorized to use RAVeL, unless there are sufficiently large grassy areas alongside the way. The same panels are used as in the Brussels Region.

In **France**, problems are due to the speed of certain cyclists and the insufficient width of some bike paths/greenways for groups of touring cyclists. Horses are only accepted on towpaths under strict conditions concerning the technical facilities. VNF is attentive so that the projects implemented are perfectly studied in order to pre-empt the possible problems of cohabitation.

18.5 What are the procedures of cohabitation of towpath users with persons living along the paths?

In the **United Kingdom**, most lockhouses are accessible by car. When houses are at a distance from access to a road, the recommended solution is to park the car and continue on foot.

In **Ireland**, on certain sections of canals, the towpaths have been fitted out as roads for which the local authorities are responsible.

Save exception, no new building permits are issued in

Wallonia to construct housing along towpaths if no other road access is available. However, occupants and suppliers of existing homes must have authorization to use them. When traffic is too dense, the towpath is turned over to the municipality and becomes a municipal road.

The situation is the same in **Brussels** except on one point : management is not turned over to the municipality, but a physical barrier is put in to separate the different kinds of users.

In **France**, access to homes is regulated by superposed management with the municipal authorities. Access roads are not authorized for new constructions. Persons living in lockhouses have preferable status.

18.6 What are the procedures for cohabitation of towpath users with waterway enterprises?

Most waterways are no longer used for commercial navigation in the **United Kingdom**. When necessary, links between the waterway and the towpath are maintained.

There are no more freight companies using the canals in **Ireland**. There are no conflicts between towpath users and waterway enterprises.

In **Wallonia**, greenways do not have priority over economic functions. When a waterway enterprise exists, the Ministère de l'équipement et des transports in principle maintains a service area for passage of non-motor traffic but at times this facility no longer exists in practice. Generally speaking, when there is a major enterprise in a port area on the bank used mainly for the greenway, the greenway takes a detour. If the port area is small, the enterprise must respect certain conditions with regard to safety and cleanliness of the loading site so that the greenway users can pass. The passage of non-motor traffic may be absolutely prohibited on the other bank.

The situation is the same in **Brussels**.

Companies using the navigations in **France** have right of way over any other users in particular, if there is an occupancy authorisation (harbour concession, temporary occupancy agreement). If the towpath right of way is used by economic activity or waterway transport, the right of way along the towpath disappears and an alternative way around must be found.

19 ADDITIONAL NOTE ON RESERVOIRS

In the **United Kingdom**, British Waterways manage 90 reservoirs that supply water to the canals. Some of these are outfitted for recreational purposes. Access for hikers and fishermen is promoted when possible except in protected areas.

In **Ireland**, there are no reservoirs to supply the canals. In the "Shannon River system" including lakes,



Waterways Ireland is responsible for navigation only.

In **France**, there are large dam-reservoirs which belong to the public river facilities. A certain number of them serve as recreational facilities fitted out by the local authorities via a superposed management system. Hydroelectric dams are not managed by VNF and any authorizations to cross them are subject to approval by the management body (EDF, CNR, etc.).

In **Wallonia**, the Ministère de l'équipement et des transports puts maintenance roads around large dams. Some of these are recognized as greenways.

20 APPENDIXES

20.1 *Proposals of recommendations approved by the partners at the meeting of 6 march 2001.*

- Ensure and promote continuity of greenways, mainly across borders for various specific categories of users.
- For waterway users, give preference to parking areas for commercial boats or houseboats as close as possible to access to public roads giving on to the towpath.
- For fishermen, to give preference to:
 - c) fishing spots reserved for them which do not interfere with greenway users;
 - d) parking areas near public roads giving access to the towpath.
- Develop guides to good practices, awareness and educational actions for all land users of waterways.
- Favour a friendly attitude by agents using the waterway to users, particularly on land.
- Give preference to concluding conventions with federations of cyclists, fishermen and pedestrians.
- Promoting assemblies or forums for mutual consultation and exchanges of ideas on the use of towpaths in general, involving management bodies of the waterway and the greenway, waterway users, greenway users, residents on the banks, enterprises, etc.

- Set up partnerships with waterside businesses on the installation by a greenway operator of appropriate safety measures for non-motorised traffic. These measures should not jeopardize the functioning of the enterprise.
- Encourage the development of a neighbouring economical activity, with a view of sustainable development, alongside the waterway benefiting from the additional presence of waterway users and greenway users.
- Favour the enhancement of the heritage specific to waterways in the implementation of the greenway if it is not used as part as an operational waterway.
- Set up greenways as part of a corridor that encompasses other connected areas, even if these are not open to the public.
- When there is a need to transform a towpath into a road for motor vehicles, provide for integration of non-motorised traffic.

20.2 *Participation*

The following persons have participated in the round table :

- For Belgium : **Jean Louis Libotte** (MET –Direction des Voies Hydraulique-Région wallonne), **Philippe Matthys** (Port de Bruxelles -Cellule mobilité), **Nathalie Schilwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- For France : **Gilles Fourt** (VNF), **Michelle Burnet** (VNF) ;
- For United Kingdom : **Roger Butler** (British Waterways), **Dave Evans** (Great West Community Forest) ;
- For EGWA : **Anne Debras**, **Benoît Vermeiren** (Survey et Aménagement).

Coordination and facilitation were provided by:

- General Coordination: **Nathalie Schilwachter** (MRW – DGATLP – Cellule RAVeL) ;
- Facilitation : **Gilbert Perrin** (Chemins du Rail) ;
- Drafting of the report: **Nathalie Schilwachter** (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 VÍAS VERDES



Région de
Bruxelles-Capitale
Brussels Hoofdstedelijk
Gewest

